

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE**  
**PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**  
**DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**MÁRCIA MARIA DE JESUS SANTOS**

**INTERAÇÕES ESPACIAIS DA CIDADE DE ITABAIANA NO**  
**SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU**

**Cidade Universitária Prof. José Aloísio de Campos**  
**São Cristóvão/SE**  
**2017**

**MÁRCIA MARIA DE JESUS SANTOS**

**INTERAÇÕES ESPACIAIS DA CIDADE DE ITABAIANA NO  
SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Sergipe como pré-requisito para obtenção do título de Doutora em Geografia.

Orientadora: Dr(a). Vera Lúcia Alves França.

**Cidade Universitária Prof. José Aloísio de Campos  
São Cristóvão/SE  
2017**

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE**

SANTOS, Márcia

Tese (Doutorado em Geografia) – Núcleo de Pós-Graduação em Geografia, Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa, Universidade Federal de Sergipe, 2017.

Orientador: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Vera Lúcia Alves França.

**MÁRCIA MARIA DE JESUS SANTOS**

**INTERAÇÕES ESPACIAIS DA CIDADE DE ITABAIANA NO  
SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU**

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Orientadora:** Dr<sup>a</sup>. Vera Lucia Alves França - UFS

---

**1º Examinador:** Dr. - Oscar Alfredo Sobarzo Mino - UFS

---

**2º Examinador:** Prof. Drº. Fernando Antonio Santos De Souza - UFS

---

**3º Examinador:** Prof. Drº. José Eloízio Da Costa – UFS

---

**4º Examinador:** Prof. Drº. - Dean Lee Hansen - UFS

Aos meus amados pais, Manoel Santos e Josefa Santos, pelo amor incondicional dedicado a mim, proporcionando-me diariamente a fortaleza de sempre lutar pelos meus sonhos. Amo muito vocês!

## **Agradecimentos**

Após a execução de um trabalho científico, chega o momento em que voltamos a nos aproximar daqueles que sempre estiveram ao nosso lado, mas, na maioria do tempo, não puderam usufruir de nossa companhia. Depois de concluir a parte científica desse trabalho, eis que emergem a emoção e a gratidão por todos os momentos que me foram concedidos no decorrer dessa jornada. O caminho, muitas vezes, mostrou-se longo, pesado, preenchido de intempéries inesperadas. Mas, diante de tudo, pude perceber que não estive sozinha em nenhum momento. A fé, elemento essencial em minha vida, reconstituiu-me em todas as dificuldades e possibilitou que todas as barreiras se transformassem em bonança.

Diante de tudo, só tenho a agradecer por todas as experiências vivenciadas, por todo o discernimento e força que Deus me concedeu. Hoje sou grata por tudo! Dentro desse mistério maior, agradeço pelo presente de Deus que aflora diariamente dentro de mim, pois, mesmo sendo incompreensível na perspectiva racional, ele se revela como pacote completo, recheado de dádivas, diante dos planos divinos!

Dentro dessa base primordial, estão os meus pais, Manoel e Josefa, que, cada um à sua maneira, manifesta todo o carinho e amor que sentem por mim, de uma forma que me fazem sentir a pessoa mais especial do mundo! Obrigada por todo o esforço de sempre, por me proporcionarem o melhor e por conceberem a educação como grande legado para os seus filhos. Sempre levarei comigo os princípios que vocês me passaram. De modo especial, cito a minha mãe que, por meio da oração, sempre fortificou os seus filhos para driblarem qualquer obstáculo que venham a enfrentar. Tenho muito orgulho de ser fruto do amor de vocês! Amo muito vocês!

À minha orientadora, Vera, que me acolheu desde a iniciação científica, com todo carinho e rigidez de mãe acadêmica. Sou muito grata por todos os ensinamentos que pude obter a partir de cada encontro, em que era manifestada a sua sabedoria de pegar em minha mão ou de me fazer andar sozinha. Sou grata pela confiança que me foi concedida durante quase esses 10 anos de trabalho conjunto. Me sinto muito honrada por tê-la como orientadora da academia e da vida!

Aos meus amados irmãos Marcondes e Magno. O primeiro me faz afago de uma maneira única de ser, além, claro, da proteção de sempre, a qual eu adoro! O segundo sempre esteve muito presente nessa trajetória acadêmica. Embora tenhamos percorrido estradas

diferentes, sempre me inspirei em você! De maneiras distintas, vocês sempre conseguem me deixar mais feliz nos momentos únicos que compartilhamos juntos.

À minha cunhada Ane, que, junto com meu irmão Magno, adora me proporcionar um divã. Nossas conversas sempre são muito produtivas, elas continuamente, rendem bons resultados diante da teimosia de uma das partes. A Irani e Mikaele, novos membros da família, as quais tenho muito carinho.

Aos meus sobrinhos Mayk e Maria Eduarda. Foi muito bom acompanhar o crescimento de vocês. Hoje, poder dialogar com os dois enquanto quase adultos me faz ver o quanto que o tempo passa rápido e o quanto que devemos aproveitar cada momento que nos é concedido quando estamos juntos de quem amamos. A Maria Eduarda, minha pequena, tenho um agradecimento especial, por se fazer disponível no auxílio de coleta de dados.

A Fubeco, criança sapeca, às vezes birrenta, que espontaneamente tem um potencial incrível de conquistar a todos pelas suas travessuras. A sua forma sutil de agir tem um poder único de deixar grandes marcas por onde passa, análogas ao efeito de um vendaval. Assim, dentro de toda uma complexidade paradoxal e enigmática, é capaz de evidenciar a vida de forma leve. Embora hoje você ainda não tenha consciência de tal magnitude, um dia, quando você crescer, irá compreender toda a capacidade que tem de proporcionar ao outro o melhor de si. Conhecê-lo nessa trajetória final me fez perceber que a essência pura de uma criança pode resplandecer em qualquer momento de nossa vida, para isso, basta ter esperança. Você é muito amado!

Às minhas amigas Katinei e Shiziele, parceiras de vida que a Geografia me permitiu ter. Durante todo esse tempo, vocês se mostraram ainda mais importantes em minha vida, fizeram-se presentes até quando eu não queria presença. A bela sincronia que temos de poder compartilhar planos mirabolantes foi conquistada não apenas pelo tempo, mas, principalmente, pela capacidade de entender a diferença que cada uma tem e que complementa a outra. A partilha de todos esses anos nos tornou uma tríade apta a atender umas às outras em todas as horas, literalmente.

A Mirela e Ana Heide, amigas que chegaram em um momento de transição. A insistência incansável de vocês me fez ter momentos inesquecíveis bem compartilhados. A alegria que transborda em cada uma de vocês foi e é muito importante para mim. Até nos momentos de tropeço, vocês conseguem me fazer rir!

Agradeço também aos companheiros das minhas amigas, que, pela cessão do tempo ou até em confraternização conjunta, sempre compartilharam muito carinho. Desse modo, agradeço a Daniel, que não é apenas marido da minha amiga, ele se tornou um grande amigo meu; a André, que, embora tenha pouco tempo que nos conhecemos, sempre se mostrou amigo para todas as horas; a Júnior, amigo que sempre se mostrou disponível.

A Elis e Sandra, amigas companheiras que a Pós-graduação me deu a oportunidade de ter. Embora estejamos sem muito contato, sei que vocês estão sempre disponíveis para me socorrer em qualquer eventualidade que possa surgir. Sandra, a você o agradecimento é especial, por ter ido a campo comigo, além de tantas outras parcerias compartilhadas nos poucos minutos que Elis nos disponibiliza. A Cátia, que, embora distante, mostra-se sempre presente.

Ao trio da alegria que o IFS me permitiu compartilhar ótimos momentos: Catarina, Hélio e Mateus. Vocês sempre encontram uma brecha para a piada e para muitas gargalhadas. Nesse grupo estão os seus companheiros e filhas que compartilham da irreverência de nossos encontros.

Aos colegas de trabalho, inclusive àqueles que não participam mais do meu dia a dia (Fábio, Raphael e Simone). A Josefa, sempre solícita em atender muito mais do que as demandas diárias do *campus*. Agradeço especialmente àqueles que estão à frente da gestão do *campus*. A compreensão de todos vocês (Sônia, Alessandro, Dennis, José Carlos, Fernando e Júnior) foi muito importante para que eu pudesse chegar ao final dessa trajetória.

A Lílian, amiga que pude compartilhar muitos dos desafios enfrentados. A Márcio e sua família, que, sempre contribuindo com suas reflexões, faz com que possamos melhorar enquanto seres humanos. A Lucielma, amiga que se mostra sempre coerente e necessária. A Eduardo, que, com todo o seu profissionalismo, disponibilizou-se a realizar a correção ortográfica desse trabalho.

A todos os meus alunos que perceberam no dia a dia os progressos e limitações resultantes da escrita. Desse grupo, tenho um agradecimento especial a Genilza, que se disponibilizou a me auxiliar na pesquisa de campo; a Tamires, que, com suas mensagens de elevação de autoestima, sempre me fazia dar uma pausa para reflexão. Tenho certeza que ainda verei vocês doutoras!



A todos os professores e técnicos do PPGEIO, em especial, a Eloízio, grande professor e profissional atuante, que, desde o início de minha formação, sempre confiou no meu trabalho, concedendo-me muitas oportunidades.

Às instituições e àqueles que estavam à frente dos setores que realizei pesquisa documental e coletei dados. Ao público que participou da pesquisa.

O ato de agradecer incorre o risco de não citar aqueles que contribuíram direta e/ou indiretamente durante todo o processo de elaboração desta tese. Diante disso, agradeço a todos aqueles que passaram por minha vida e que de maneiras diferenciadas acrescentaram importantes elementos de resistência e de superação.

*[...] Objetos criados deliberadamente e com intenção mercantil são movidos por uma informação concebida cientificamente, através de um sistema de ações subordinado a uma mais-valia mundial. Outros têm, como motor, sistema de ações menos informadas e demandas menos exigentes de mais-valia. Assim se estabelecem na mesma área fluxos mais numerosos e diversos, tornando o espaço mais denso e complexo (SANTOS, 1996, p. 216).*

## RESUMO

A rede urbana é composta por cidades de diferentes tamanhos e distintos exercícios funcionais dentro de cada contexto escalar. O espaço urbano se configura de modo unitário e com vários vetores de atuação, que, a partir das suas singularidades, articulam-se com o externo, fator que reforça a trama urbana. As relações espaciais que são mantidas com sua região são associadas à essa dinâmica. A partir da força da centralidade de cada cidade, essa região pode expandir sobre escalas geográficas mais amplas. Esta tese tem como objetivo analisar as interações espaciais interurbanas da cidade de Itabaiana – SE, centro intermediário do subsistema urbano de Aracaju, a fim de desvendar os seus desdobramentos e sua abrangência dentro da rede urbana. Em Sergipe, essa rede apresenta uma concentração de funções urbanas na capital do estado, sendo que a maioria das cidades é categorizada como pequenas, não apenas no que se refere ao número de habitantes, mas também à disponibilidade dos equipamentos e das funções urbanas presentes. Outro ponto relevante da rede que perfaz esse subsistema urbano é o pequeno número de cidades consideradas intermediárias. Dentro desse grupo de cidades, destaca-se Itabaiana, localizada na porção central do estado, com relevante vocação comercial e de prestação de serviços. Para a consecução dos objetivos, foi realizada intensa pesquisa bibliográfica e documental. As singularidades locais foram desveladas a partir de trabalho de campo, utilizando a aplicação de entrevistas com os órgãos regulamentadores do transporte público coletivo intermunicipal, e de questionários aos usuários desse transporte e do levantamento de dados junto às instituições de serviços de educação e de saúde. A análise dos resultados da pesquisa direta, à luz dos postulados teóricos adotados, permitiu verificar a abrangência da área de influência que a cidade de Itabaiana exerce sobre os centros urbanos menores. Outro elemento importante apontado na pesquisa é o prevalecimento da influência do referido município sobre as cidades localizadas na sua circunscrição territorial, assim como sobre aquelas localizadas ao noroeste do estado, com abrangência da centralidade sobre algumas cidades do estado da Bahia. O detalhamento dessas relações espaciais permitiu não apenas identificar a força de atuação de Itabaiana num contexto regional, como também verificar a fragilidade na oferta de serviços essenciais nas cidades que estão sob influência direta dessa urbe, fator que fortifica a tese do desequilíbrio da rede urbana em Sergipe e no Brasil.

**Palavras-Chave:** rede urbana; centro intermediário; região de influência; centralidade urbana.

## ABSTRACT

The urban network is composed by cities of different sizes and distinct functional activities inside each scale context. The urban space sets itself in a unique way and with a range of action vectors which, from their uniqueness, link themselves with the outside, a fact that reinforces the urban fabric. The spatial relationships that are kept with its immediate region are associated with this dynamics. From the centrality strength of each city, this region may expand over wider geographical scales. This thesis aims at analyzing the spatial inter-urban interactions of Itabaiana city in the state of Sergipe, an intermediate center of the urban subsystem from Aracaju, in order to unveil its developments and its scope inside the urban network. In Sergipe, this network displays a concentration of urban functions in the capital city of the state, with most cities considered small, not only in matters of inhabitant numbers, but also of the availability of equipment and urban functions which are present. Another relevant aspect of the network that comprises this urban subsystem is the small number of cities considered intermediate. Inside this group of cities, located in the center of the state and with relevant trade and service provisions, Itabaiana stands out. In order to achieve the aims of this thesis, an extensive bibliographic and documental research was made. The local uniqueness was unveiled from the field work, using interviews with the regulatory organizations of the inter-municipal public transportation, questionnaires administered to the users of this kind of transport, as well as data gathering from health and educational institutions. The analysis of the direct research, according to the theoretical framework, enabled the observation of the scope of the influence area that Itabaiana has over the smaller urban centers. Another important finding is the prevalence of this city's influence over the cities located in its territorial constituency, as well as over those located in the northwest side of the state, with centrality scope over some cities in the state of Bahia. Details about these spatial relationships enabled not only the identification of the acting strength of Itabaiana in a regional context, but also the verification of the weakness in the offer of essential services in the cities which are under the direct influence of this city, a factor that straightens the thesis of the unbalance of the urban network in Sergipe and in Brazil.

**Key-words:** urban network; intermediate center; influence region; urban centrality.

## RESUMÉN

La red urbana es compuesta por las ciudades de diferentes tamaños y diferentes ejercicios funcionales dentro de cada contexto escalares. El espacio urbano se configura de modo y con varios vectores de actuación, que desde de sus singularidades, se articulan con el exterior, factor que refuerza la trama urbana. Las relaciones espaciales que son mantenidas con su región son asociadas de esa dinámica. Desde de la fuerza de la centralidad de cada ciudad, esa región puede se expandir sobre sus escalas geográficas más amplia. Esa tese tiene como meta el análisis de las interacciones espaciales interurbanas de la ciudad de Itabaiana-SE , ciento intermedio de los subsistemas urbanos de Aracaju, con el fin de desvelar los sus desdoblamientos y su cobertura dentro de la red urbana. Em Sergipe, esa red presentase una concentración de funciones urbanas en la capital del Estado, siendo que la mayoría de las ciudades es categorizada como pequeñas, no que se refiere al número de personas, pero también a la disponibilidad del equipamientos y de las funciones urbanas presentes. Un otro punto de pertinencia de la red que compone ese subsistema urbano es el pequeño número de ciudades consideradas intermedias, dentro de ese equipo de ciudades, se destaca Itabaiana, que está ubicada en la porción central del Estado, con relevante localización comercial y que se sirve a muchos servicios. Para la conservación del objetivos , fue realizada una intensa búsqueda bibliográfica y documental. Las simplicidades locales fueran clareadas después del trabajo de campo, utilizando la aplicación de entrevistas con los órganos regulador del transporte público colectivo intermunicipal, y de cuestionários a los usuarios de ese transporte público y de levantamiento de los datos junto a las instituciones de servicios de educación y de saúde. El análisis de los resultados de la búsqueda directa, a la luz de los postulados teóricos adoptados, se ha permitido verificar la cobertura de la área de influencias que la ciudad de Itabaiana ejerce sobre el ciento urbano pequeños. Otro elemento importante apuntado en la búsqueda es el prevalecimiento de la influencia de referentea un pueblo sobre las ciudades ubicadas en la su circunscripción territorial, así como sobre aquellas ubicadas al noroeste del Estado, con cobertura de centralidad sobre algunas ciudades del Estado da Bahia. El detallando de esa relación espaciales ha permitido no solo identificar la fuerza de la actuación de Itabaiana en un contexto regional , como también verificar la fragilidad en la oferta de servicios esenciales en las ciudades que están sob influencias directa de esa urbe, factor que fortifica la tese del desequilibrio de la red urbana en Sergipe y en el Brasil.

**Palabras-clave:** red urbana; ciento intermedio; región de influencias; centralidad urbana.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 01</b> – Regiões de Influência dos Centros Intermediários de Sergipe	24
<b>Figura 02</b> – Região de Influência de Salvador – 2007	84
<b>Figura 03</b> – Hinterlândia de Aracaju -1965	87
<b>Figura 04</b> – Região Urbana de Aracaju – 1972	91
<b>Figura 05</b> – Sergipe - Rede de Influência das Cidades – 1987	95
<b>Figura 06</b> - Sergipe - Interações Espaciais e Níveis de Centralidades das Cidades – 1993	98
<b>Figura 07</b> – Brasil - Rede Urbana, 2007	101
<b>Figura 08</b> - Região de Influência de Aracaju, 2007	104
<b>Figura 09</b> - Classificação Hierárquica das Cidades Brasileiras	107
<b>Figura 10</b> – A centralidade da gestão do território -2013	109
<b>Figura 11</b> – Rodovias Sergipe	124
<b>Figura 12</b> – Itinerário da linha Principal de Transporte Intermunicipal de Passageiros – Itabaiana a Aracaju	133
<b>Figura 13</b> – Ponto de embarque inicial da linha principal do transporte alternativo de passageiros em Itabaiana	133
<b>Figura 14</b> – Itinerário da linha Principal de Transporte Intermunicipal de Passageiros – Via Itabaiana	135
<b>Figura 15</b> – Itinerário da Linha Principal de Transporte Intermunicipal de Passageiros – Via Itabaiana – 2015	137
<b>Figura 16</b> - Ponto principal de embarque das linhas secundárias em Itabaiana	139
<b>Figura 17</b> – Rede Secundária de Transporte Intermunicipal de Passageiros para Itabaiana	141
<b>Figura 18</b> – Sergipe- frota, 2015	148
<b>Figura 19</b> – Itabaiana - Se- frota, 2015	149
<b>Figura 20</b> – Pontos de Táxis na cidade de Itabaiana de transporte intermunicipal de passageiros	155
<b>Figura 21</b> – Comércio varejista de Itabaiana	169
<b>Figura 22</b> – Comércio varejista de Itabaiana	170
<b>Figura 23</b> – Shopping Center	171

<b>Figura 24</b> – Hospital Regional de Itabaiana	172
<b>Figura 25</b> – Hospital e Maternidade São José	173
<b>Figura 26</b> – Estabelecimentos de Saúde em Itabaiana	175
<b>Figura 27</b> –Sergipe - Microrregiões da Saúde	178
<b>Figura 28</b> – Procedência dos Atendimentos de Cirurgia Geral em Itabaiana	180
<b>Figura 29</b> – Procedência dos Atendimentos de Cirurgia Bucal em Itabaiana	181
<b>Figura 30</b> – Procedência dos Atendimentos de Cirurgia Ortopédica em Itabaiana	182
<b>Figura 31</b> – Procedência de Atendimentos Ambulatoriais no Hospital regional de Itabaiana	184
<b>Figura 32</b> - Procedência dos Alunos da UFS – Campus Itabaiana	194
<b>Figura 33</b> – Procedência dos Professores –IFS – Campus Itabaiana	204
<b>Figura 34</b> – Procedência da Equipe Técnica –IFS – Campus Itabaiana	204
<b>Figura 35</b> – Espaço de Comercialização Atacadista em Itabaiana	214
<b>Figura 36</b> – Itabaiana – Produto Interno Bruto	215
<b>Figura 37</b> – Fluxo de Passageiros Para Itabaiana – 2016	216
<b>Figura 38</b> – Grau de Instrução dos Passageiros	220
<b>Figura 39</b> – Motivação do Deslocamento dos Passageiros	221
<b>Figura 40</b> – Frequência dos deslocamentos intercidades	224
<b>Figura 41</b> – Área de Atuação de Itabaiana na Prestação de Bens e Serviços	228

## LISTA DE TABELAS E QUADROS

<b>Tabela 01</b> – Brasil - Crescimento populacional, 1940 – 2010	52
<b>Tabela 02</b> – Brasil - Número de cidades e população absoluta das cidades por tamanho da população – censo demográfico, 2010	70
<b>Tabela 03</b> – Brasil: Níveis Hierárquicos das cidades – REGIC, 2008	102
<b>Tabela 04</b> – Rede principal de Transporte coletivo de passageiros – Sergipe	130
<b>Tabela 05</b> – Rede Secundária de Transporte coletivo de passageiros – Sergipe	130
<b>Tabela 06</b> – Praças e Respectivos Permissionários – taxistas	151
<b>Tabela 07</b> – Itabaiana - Distribuição Populacional -Itabaiana/SE 1970 – 2010	164
<b>Tabela 08</b> - Tipos de Estabelecimentos de Saúde	173
<b>Tabela 09</b> - Alunos por Curso da UFS Procedentes da Bahia	192
<b>Tabela 10</b> – Procedência dos Alunos dos Cursos da Universidade Federal Sergipe	195
<b>Tabela 11</b> – Itabaiana - Cursos ofertados pela UNIT	201
<b>Tabela 12</b> – Procedência dos Alunos dos Cursos Procedência dos Alunos dos Cursos Técnicos e tecnólogo do IFS	206
<b>Tabela 13</b> - Municípios baianos com fluxos para Itabaiana Características Populacionais	218
<b>Tabela 14</b> - Itabaiana –SE Evolução do Emprego por Nível Setorial 2016	223
<b>Quadro 01</b> – Brasil - Níveis de Centralidade das Cidades Brasileiras – 1993	97
<b>Quadro 02</b> – Cooperativas de Táxis de outros municípios que atuam em Itabaiana	153



## LISTA DE SIGLAS

**ANTT** – Agência Nacional de Transportes Terrestres

**CIR** - Colegiado Interfederativo Regional de Saúde

**CEDEPLAR** – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional

**CNES** – Cadastro Nacional de estabelecimentos de Saúde

**CPS** - Central Prestadora de Serviço

**DENATRAN** - Departamento Nacional de Trânsito

**DER** - Departamento Estadual da Infraestrutura Rodoviária

**DIEESE** - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

**FIC** - Formação Inicial Continuada

**FPM** – Fundo de Participação dos Municípios

**FUNDEB** – Fundo da Educação Básica

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**ICMS** – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

**IFS** – Instituto Federal de Sergipe

**IPARDES** – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social

**IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

**IPTU** – Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana

**ITR** – Imposto Sobre a Propriedade Territorial Rural

**ITBI** – Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis

**MTE** – Ministério do Trabalho e Emprego

**PIB** – Produto Interno Bruto

**PNAB** – Política Nacional de Atenção Básica

**PRONATEC** - Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego

**REGIC** – Regiões de Influência das Cidades

**SEI** - Superintendência de estudos econômicos e sociais da Bahia

**SEINFRA** - Secretaria de Estado da Infraestrutura e do Desenvolvimento Urbano

**SENAC** - Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

**SEPLAN** – Secretaria de Planejamento de Estado, Habitação e do Desenvolvimento Urbano

**SISU** - Sistema de Seleção Unificada

**SISTEC** - Sistema de Educação Profissional e Tecnológica

**SMTT** – Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito

**SUS** – Sistema Único de Saúde

**UFS** - Universidade Federal de Sergipe

**UNIT** – Universidade Tiradentes

## SUMÁRIO

<b>DEDICATÓRIA</b>	<b>IV</b>
<b>AGRADECIMENTOS</b>	<b>V</b>
<b>EPÍGRAFE</b>	<b>IX</b>
<b>RESUMO</b>	<b>X</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>XI</b>
<b>RESUMÉN</b>	<b>XII</b>
<b>LISTA DE FIGURAS</b>	<b>XIII</b>
<b>LISTA DE TABELAS E QUADROS</b>	<b>XV</b>
<b>LISTA DE SIGLAS</b>	<b>XVI</b>
<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>20</b>
<b>1 – REDE URBANA: HIERARQUIA, CENTRALIDADE E INSERÇÃO DAS CIDADES INTERMEDIÁRIAS</b>	<b>33</b>
<b>1.1 Rede Urbana: da Rigidez à Flexibilidade Hierárquica</b>	<b>35</b>
1.1.1 Urbanização e Aproximação Temporal dos Nós Urbanos	49
<b>1.2 Contextualização e Inserção das Cidades Intermediárias Espaço Reticular</b>	<b>55</b>
1.2.1 Breve análise das Cidades Intermediárias no Mundo Globalizado	56
1.2.2 Emergência das cidades Intermediárias no Contexto Brasileiro	62
<b>2 - DINÂMICA DA REDE URBANA NO SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU</b>	<b>76</b>
<b>2.1 Breve contextualização da Rede e Sistema Urbano</b>	<b>78</b>
<b>2.2 Hierarquia e Rede urbana no Nordeste</b>	<b>81</b>
<b>2.3 Evolução e Contextualização Hierárquica do Subsistema Urbano de Aracaju</b>	<b>85</b>
<b>3 - ARTICULAÇÃO DO SISTEMA RETICULAR DE ITABAIANA</b>	<b>113</b>
<b>3.1 Nas trilhas do passado de Itabaiana</b>	<b>118</b>
<b>3.2 Localização Geográfica e articulação espacial</b>	<b>123</b>
<b>3.3 Fluxos de Transporte Intermunicipal</b>	<b>127</b>

3.3.1 Transporte Intermunicipal Regulamentado	128
3.3.2 Transporte Intermunicipal a partir das Cooperativas de Táxis	142
<b>4 - RELAÇÕES ESPACIAIS E REGIÃO DE INFLUÊNCIA DA CIDADE DE ITABAIANA</b>	<b>159</b>
4.1 - Mobilidade Espacial Interurbana de Pessoas	162
4.2 - Abrangência e Ramificações da Rede a partir dos Serviços de Saúde	172
4.3 - Influência da Educação na Rede Urbana de Itabaiana	189
4.4 - Interações Espaciais e força de atuação dos bens e serviços de Itabaiana	209
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>230</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>238</b>
<b>APÊNDICES</b>	<b>248</b>

## INTRODUÇÃO

As interações espaciais que se processam cotidianamente no espaço geográfico alteraram-se de modo multiforme, com abrangência em todas as variáveis que o configuram. Essas matrizes justapostas ao sistema globalizante que permeiam diferentes subespaços, independentemente das distâncias físicas, imprimem novas condicionantes articuladoras e flexíveis que rompem com as concepções clássicas de hierarquias rígidas entre os diferentes lugares.

Diante dessa metamorfose das multirrelações que se firmam no espaço, emergem formas e conteúdos inovadores, de modo consubstanciado, que resultam na articulação e fragmentação entre agentes e espaços. Nessa nova lógica, os fixos e consequentes fluxos se espraíam desigualmente a fim de atenderem à demanda global do capitalismo.

Essa trama reticular tecida sob a ótica da centralização e acumulação de capital preza por conectar-se com cada subespaço, tornando-os interdependentes junto à teia global. Nesse contexto, buscam-se as inserções de diferentes realidades no emergente espaço fluído, recriando dialeticamente as interações de modo complementar, em que os centros de decisões necessitam, cada vez mais, dos centros subservientes.

Dessa relação complementar e desigual é extraída a transferência de renda veiculada verticalmente para proporcionar a geração de mais riquezas. No surgimento desse processo que perpassa todas as escalas geográficas, cabe mencionar a emergência das cidades intermediárias, suas relações espaciais e a respectiva funcionalidade diante desse sistema de rede urbana global.

No Brasil, a maioria das pesquisas sempre priorizou os grandes centros urbanos. As cidades intermediárias e as pequenas se apresentavam de modo secundário, não apenas no âmbito do direcionamento do planejamento urbano demandado pelo Estado, mas essa secundarização se manteve no meio das pesquisas científicas. Essa condição contribuiu para a expansão de vários problemas na maioria dos centros urbanos do Brasil, independentemente do porte, haja vista a ausência de ações preventivas nas pequenas e médias cidades.

Diante desse contexto, torna-se tão importante a realização de trabalhos que abordem as relações espaciais de cidades pequenas e intermediárias, pois, além da análise da

funcionalidade dessas categorias de cidades na rede, existem outras contribuições que podem ser extraídas com o direcionamento de pesquisas que contemplem esse conjunto de centros urbanos.

Essa propensão das pesquisas sobre o urbano foi sendo alterada gradativamente. As mudanças na própria lógica de descentralização do setor industrial de bens e serviços incitaram a emergência de pesquisas, cujas abordagens estão direcionadas a essas tipologias de cidades. Nos últimos anos, sobretudo neste século, o desenvolvimento de trabalhos sobre as diferentes interações na rede das intermediárias e pequenas cidades se tornou crescente nas diferentes áreas de conhecimento. A relevância dessas pesquisas pode vir a contribuir para o desvelamento e minimização de problemas intraurbanos, assim como para a redução das disparidades nas inter-relações nas demais escalas geográficas.

Com base no conjunto de elementos técnico-científicos e agentes modeladores do espaço que interferem e modificam o espaço geográfico diariamente, sobressaem nesta proposta de estudo categorias norteadoras de pesquisa para a consecução dos objetivos propostos. Destacam-se como categorias basilares à análise: rede urbana, urbanização e cidades intermediárias. Esse tripé teórico e conceitual dará respaldo para a discussão e desvendamento das relações espaciais e funções urbanas da cidade intermediária analisada nessa pesquisa.

Essa discussão foi permeada pelas categorias geográficas espaço e região, além da discussão sobre rede, que, de modo conjugado, perpassa todo o debate teórico desta pesquisa. Os pormenores da mesma estão viabilizados pela apreensão sobre o nível de hierarquia, integração e fragmentação espacial das interações que envolvem o objeto de análise deste trabalho.

A vertente de análise que prioriza a articulação entre as especificidades locais e as diretrizes globais é subsidiada por um conjunto de motivações empíricas e teóricas que se entrelaçam ao longo da presente proposta de pesquisa. Esse conjunto mostrou-se inseparável ao longo do desenvolvimento da pesquisa de Mestrado sobre as relações espaciais de um centro local de Sergipe na rede urbana<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dissertação de Mestrado intitulada Areia Branca: espacialidades e interações na rede urbana de Sergipe

Ao concluir esse trabalho, foi constatada a necessidade de uma investigação mais aprofundada sobre outras pequenas cidades, mas com dinâmica socioeconômica distinta daquela pesquisada naquele momento. Ao ficar constatado que a cidade de Areia Branca recebe influência direta tanto de Aracaju, Capital Regional A, quanto de Itabaiana, Centro Sub-regional B, abriu-se uma lacuna a ser investigada no âmbito dos papéis e da área de influência dos centros intermediários de Sergipe, uma vez que o estudo das Regiões de Influência das Cidades (REGIC) (IBGE, 2008) evidencia que Areia Branca, objeto de estudo da pesquisa supramencionada, está diretamente subordinada à Aracaju.

A partir desses resultados, veio à tona o questionamento sobre o papel desempenhado na rede pelas outras pequenas cidades de Sergipe, que não estão na região metropolitana e que não são consideradas centros locais. Ou seja, embora sejam pequenas cidades, elas têm uma área de influência que extrapola os limites municipais, sendo tratadas nesta análise como cidades intermediárias.

Ao considerar a última publicação das Regiões de Influência das Cidades, foi constatada a primazia exercida por Aracaju diante das demais cidades de Sergipe e a restrita área de influência dos centros intermediários. No entanto, de acordo com os resultados obtidos com a referida Dissertação de Mestrado, foi verificado um maior alcance espacial do raio de influência dos centros intermediários, a exemplo de Itabaiana a partir das variáveis consideradas naquele estudo.

Diante dessa discussão, o problema central desta Tese está baseado na condição de que o centro intermediário supracitado tem uma área de influência que se espalha não apenas sobre a cidade de São Domingos, conforme publicação do IBGE (2008). Posto isto, por meio da redução da escala geográfica e das variáveis eleitas neste estudo, torna-se possível verificar a extensão da área de influência de Itabaiana, de maneira mais detalhada do que as citadas nas pesquisas de abrangência nacional, em que se pode identificar uma força de influência de maior expressão escalar.

Considerando essa assertiva, cabe a este estudo analisar as funcionalidades, a centralidade e a respectiva região de influência de Itabaiana. Dentro dessa expectativa, cabe mencionar o critério do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de classificar cidades do porte de Itabaiana como pequenas. Todavia, ao analisar o conjunto de dimensões quantitativas e qualitativas, bem como as respectivas singularidades associadas ao contexto

regional de cada cidade, as mesmas podem se mostrar no exercício de cidades intermediárias, como acontece no caso da mencionada urbe dentro do subsistema urbano de Aracaju.

Essa condição que se mostra peculiar ao centro urbano analisado nesta pesquisa permite evidenciar os reveses da rede, em que é desvelada a condição de uma urbe de desempenhar dupla funcionalidade na atuação de seu exercício citadino na trama urbana: subserviente dos centros com hierarquia mais elevada e proponente de influência na microescala regional sobre as suas hinterlândias, ou seja, sobre os centros locais.

Os dados revelados nas várias pesquisas realizadas num nível mais amplo da escala geográfica evidenciam a fragilidade dos centros intermediários em Sergipe, a exemplo da última publicação do IBGE (2008), na qual foi demonstrada que apenas 08 (oito) cidades foram categorizadas na condição de intermediárias (Figura 01). As demais cidades que compõem o estado são consideradas centros locais, ou seja, não exercem nenhuma influência além dos seus limites territoriais.

Ressalta-se ainda, que as cidades que formam a Grande Aracaju, embora não exerçam influência além dos seus limites territoriais, têm uma dinâmica bastante distinta daquelas classificadas como centros locais. Diante dessa esfera, verifica-se que o subsistema urbano de Aracaju pode ser sintetizado em três grupos, quanto ao exercício da centralidade: primazia de Aracaju diante de seu sistema reticular; rarefação de centros intermediários com respectiva área de influência limitada; e grande número de centros locais.

A partir da análise regional dos resultados expressos no último REGIC, verifica-se a necessidade de detalhamento da rede urbana em Sergipe, pois, a exemplo do que foi revelado na pesquisa de Mestrado de Santiago (2011), existe uma disputa entre Aracaju e Itabaiana pela influência sobre Areia Branca, na qual Itabaiana se sobrepõe pela viabilidade dos transportes públicos, forte atuação nos serviços de educação e elevado consumo de bens e serviços da população areiabranquense. Esses dados demonstraram que não há uma preponderância da força de influência de Aracaju sobre o centro local mencionado, mas uma disputa em que se alterna a dependência de Areia Branca na sua rede de comando.

Diante do exposto, emerge a necessidade de analisar o detalhamento da rede urbana em Sergipe, uma vez que, com a interiorização de vários serviços nos últimos anos, o alcance espacial das cidades intermediárias, em Sergipe, pode ter se expandido e, com efeito, apresentado mais centros locais sob as suas respectivas áreas de influência e a redução



relativa da força de Aracaju. Acresce-se ainda a possibilidade de alteração no nível hierárquico diante da inserção de novas funções urbanas ofertadas à sua região de influência.

Figura 01 – Sergipe - Regiões de Influência dos Centros Intermediários



Fonte: REGIC, 2008.

Do mesmo modo, a publicação REGIC (IBGE, 2008) chama a atenção sobre a quantidade de cidades intermediárias em Sergipe que exercem influência sobre outros centros urbanos. Apenas 10,6% estão enquadradas nessa situação. Esses dados demonstram o desequilíbrio da rede urbana, com a presença de poucos níveis intermediários. Outras variáveis que caracterizam a rede urbana em Sergipe devem ser destacadas, a saber: o baixo nível hierárquico dessas cidades, pois em Sergipe a cidade de maior nível hierárquico é Itabaiana, Centro Sub-regional B; a outra variável a ser considerada é o número reduzido de cidades que compõem a região de influência dessas cidades.

Esses indicadores demonstram a fragilidade da rede no subsistema urbano de Aracaju. Essa conjuntura instiga a possibilidade de realização de várias pesquisas que venham a contribuir para um maior detalhamento das relações espaciais que ocorrem nessa escala geográfica.

A partir dos elementos supracitados, o recorte espacial foi estabelecido, contemplando a cidade intermediária que tem o maior nível hierárquico dentro do território sergipano. Outro fator determinante para esta delimitação é a crescente dinâmica econômica dessa cidade, assim como o poder de influência lançado sobre vários centros locais. Diante desses elementos, Itabaiana, Centro Sub-regional B, localizada no centro do estado de Sergipe, com 51 km de distância da capital, foi selecionada nesta Tese, a fim de ser analisada a sua funcionalidade e centralidade diante do subsistema urbano de Aracaju. Além disso, a cidade mantém uma histórica articulação e dinâmica econômica crescente em face de outras cidades circunvizinhas, assim como o amplo poder de extensão e integração funcional a outros sistemas urbanos, sobretudo enquanto rede redistribuidora de mercadorias.

A escolha desse centro intermediário se deu a partir dos critérios definidos nesta pesquisa. Contudo, ainda existe a lacuna de outras investigações científicas que venham a contemplar o detalhamento das relações espaciais dos demais centros intermediários que não foram analisados neste trabalho, assim como dos centros locais e de suas referentes redes geográficas de atuação a partir das respectivas funções urbanas.

Neste estudo foram considerados os diferentes contextos da rede urbana, perfazendo uma relação direta com a centralidade e funcionalidade regional do objeto de análise escolhido. Assim, não é apenas a realização de uma classificação genérica de números populacionais e de funções disponibilizadas para atender a sua demanda, mas se baseia nas

especificidades de cada lugar, com as suas respectivas articulações espaciais nas diferentes escalas geográficas.

Diante dessa conjuntura, cabe a esta pesquisa verificar as especificidades das relações espaciais de Itabaiana, enquanto centro urbano intermediário, na escala do subsistema urbano de Aracaju. A base estrutural desse estudo se direciona para o fato de como se processam as interações interurbanas na rede, sobressaindo-se os elementos atinentes à centralidade, regiões de influência e funções presentes. A análise dessas relações se mostra essencial, pois evidencia o papel exercido na rede por essa cidade intermediária, ou seja, contribui para evidenciar a interdependência nas amplas escalas que se diferencia a partir do conteúdo envolvido nessas relações reticulares e hierárquicas manifestadas no espaço geográfico.

A questão central dessa pesquisa é esta: de que maneira a nova dinâmica espacial reconfigura e refuncionaliza a inserção de cidades intermediárias na rede urbana, na condição de gerar e receber influência? A questão supracitada se desdobra nas seguintes perguntas que devem ser respondidas a partir dos objetivos delineados nesse trabalho:

- A tendência da urbanização que perpassa as escalas mundial e nacional contribui para a disseminação e fortalecimento das cidades intermediárias diante da rede urbana?
- O exercício de centralidade e funcionalidade das cidades intermediárias reforça a interdependência entre as partes e a totalidade espacial?
- A cidade intermediária Itabaiana dispõe de centralidade, funcionalidade e força de influência que a coloca na posição de reduzir a influência da capital regional sobre os centros de menor hierarquia dentro do Estado de Sergipe?
- A expansão da força reticular de Itabaiana sobre novas áreas de influência fragiliza ou fortalece o descompasso da rede no subsistema urbano de Aracaju?
- As interações espaciais de Itabaiana possibilitam formar qual área de influência dessa cidade?
- De qual forma as especificidades funcionais de Itabaiana interferem na dinâmica da rede no subsistema urbano de Aracaju?

Para explicar a dinâmica regional do centro intermediário Itabaiana, tornou-se necessário analisar as suas interações espaciais interurbanas, a fim de desvendar os seus desdobramentos no subsistema urbano de Aracaju. Para atingir essa proposta, faz-se mister o delineamento dos seguintes objetivos específicos:

- Contextualizar a urbanização a partir dos reveses da hierarquia, centralidade e subserviência que permeiam a rede urbana no Brasil e no mundo;
- Verificar como se processam os fluxos de deslocamentos pendulares a partir dos meios de transportes coletivos;
- Identificar os níveis de inserção na rede urbana do centro intermediário enfatizado nesta pesquisa, considerando o nível hierárquico, centralidade, força de influência e disposição de fixos, funções e fluidez espacial;
- Analisar os reflexos das relações de influência da cidade de Itabaiana sobre suas respectivas hinterlândias diante da centralidade e polarização exercida pela Capital Regional A, Aracaju.

A análise das interações espaciais entre os subespaços requer procedimentos metodológicos que possibilitem o desvelamento, não apenas da materialidade, mas de todas as condicionantes que refletem no posicionamento e funções do conjunto de fixos e de fluxos que permeiam, através da articulação e fragmentação, a totalidade do espaço geográfico. A esse intento de pesquisa deve-se ainda considerar a intensa fluidez espacial entre diferentes escalas e agentes, tornando a rede mais complexa e desigual.

Ao longo desta Tese serão discutidas as disputas pelas áreas de influências e as centralidades urbanas que se processam cotidianamente no espaço geográfico, por meio do estabelecimento de procedimentos metodológicos que melhor atendem às questões que envolvem esta pesquisa. Por meio desse viés de pesquisa, os componentes constituintes da estrutura reticular são diferenciados e interdependentes. Essa complexidade de sujeitos e estruturas que se manifesta ligando um ponto aos demais partícipes é condizente com a análise da rede urbana, na pequena ou grande escala geográfica. Os papéis de Itabaiana, diante da rede, compõem base para analisar as especificidades e articulações dessa cidade que se ajustam à totalidade espacial.

Como ponto de partida para essa análise, serão revisadas e discutidas literaturas que contemplem a temática sobre a rede urbana a partir da relação espaço/tempo, que parte dos “tempos lentos” até atingir os “tempos rápidos” (SANTOS, 2008), além da simultaneidade espacial entre eles. Essa dinâmica reticular revela a necessidade de discutir conceitos além dos mencionados que se mostram essenciais para a consecução deste trabalho. Para melhor delineamento da pesquisa, também será necessário discutir os conceitos de técnicas, fluidez espacial, fluxos, fixos, funções urbanas, centralidade e as várias tipologias de cidades intermediárias em nível não somente da literatura nacional, mas dentro de um contexto mais amplo mundialmente.

Dentro desse conjunto complexo da análise da rede urbana no contexto regional, é importante trazer à baila algumas discussões de Spósito (2004), autor que questiona se a regionalização freia a mundialização ou é apenas o surgimento de contradições regionalizadas de um processo mais amplo. Nesta pesquisa, a análise não se pauta em uma impossibilidade de compreender uma realidade viabilizada pelo contexto entre a região/regionalização e a mundialização/globalização, e/ou interações espaciais em nível de uma escala mais ampla. O cerne desta análise é justamente a conjunção entre articulação e fragmentação em nível de uma escala regional, que está diretamente interdependente a uma escala maior.

Segundo Carlos (2000), a mundialização é um processo em curso, que se firma cada vez diante do mundo moderno. Contudo, esse processo se concretiza no local. É no lugar onde os reflexos da materialização da mundialização se concretizam e intervêm na vida cotidiana das pessoas, alterando a dinâmica socioespacial do ambiente.

Ao modificar as relações na escala local, conseqüentemente se transforma os elos com outros lugares. Dentro desse encadeamento mútuo de alterações, as interações espaciais tornam-se cada vez mais mundializadas, ou seja, interdependentes e com rápidas mudanças no seu conjunto de técnicas e de conteúdo.

Dentre as variáveis que serão abordadas, pode-se citar aquelas que envolvem a rede urbana, como os conteúdos oriundos dos diferentes tipos de fluxos, dos fixos e das respectivas funções que dão sentido a esse movimento que se faz com diferentes intensidades e ritmos entre os nós urbanos. Para esse entendimento, foram selecionados os setores de atividades atrelados aos serviços e comércio, enquanto eixos funcionais atrativos dos fluxos que se direcionam diariamente para a cidade abordada nessa pesquisa.

Ao mesmo tempo em que as relações espaciais se tornam cada vez mais intensas e fluidas, as fragmentações e exclusões são afloradas nos mesmos espaços que são e estão interconectados à trama mais ampla da rede. São esses reveses da rede que sustentam a tese deste estudo, pois, na atual era técnico-científica, os espaços são cada vez mais interdependentes. No entanto, as hierarquias não são eliminadas, pois estão presentes em todas as escalas, mas de modo flexibilizado e cada vez mais articulado, sem a rigidez que preponderava outrora, além da ampliação do raio de influência em uma escala temporal, cada vez mais rápida.

A partir dessas variáveis supracitadas, a fundamentação teórica está proposta em uma literatura clássica e atual que permite uma análise regional articulada junto à totalidade espacial. Foram introduzidas as obras de pesquisadores internacionais, a exemplo de Castells, Christaller, Harvey, Lacoste, Lefebvre, Massey, Ballet, Vilagrasa Ibarz, dentre outros. Em relação aos estudiosos nacionais, cabe mencionar a contribuição de Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, Leila Dias, Rogério Haesbaert, Sandra Lencione, entre outros que discutem as questões atinentes às relações urbanas e regionais. No âmbito local, cabe mencionar trabalhos pioneiros de Roberto Lobato Corrêa e Aloísio Capdeville Duarte e de Alexandre Diniz, além de estudos mais recentes de Vera França, Ana Rocha dos Santos e Fernando Souza.

A revisão da literatura se faz presente em todas as etapas, a partir de estudos e pesquisas anteriores que abordam a dinâmica global, como também as especificidades dos subespaços que se articulam à totalidade espacial. Para relacionar os elementos teóricos com a realidade apreendida *in loco*, foram aplicados entrevistas e questionários. O primeiro instrumento de pesquisa foi direcionado a órgãos municipais da cidade analisada, como a prefeitura e os setores administrativos, educacionais e de saúde, além das empresas de transportes. Quanto a estas, os questionários foram direcionados para um público que faz fluxo pendular, que se desloca motivados pelo mercado de trabalho e pela aquisição de bens e serviços, lazer, dentre outras motivações que venham a ser reveladas.

O universo que abrange a aplicação dos questionários é composto por aqueles que residem em outras cidades, mas que, a partir de uma ou mais motivação, deslocam-se pendularmente para Itabaiana. Nestes questionários, foram abordados itens referentes às motivações para esse fluxo, à procedência, à periodicidade, ao meio de transporte utilizado, ao grau de escolaridade, à profissão, além do lugar onde os entrevistados adquirem alguns bens e serviços, dentre outros elementos importantes para essa análise.

A aplicação dos 50 questionários foi baseada na amostragem não probabilística. A utilização dessa tipologia de modo não-aleatório, ou seja, direcionada, é justificada pela necessidade do procedimento de selecionar a população de acordo com os critérios instituídos na pesquisa. Para verificar os fixos, foram observados as respectivas funções e os vetores dos fluxos por meio do estabelecimento dos grupos de análise, abordando pontos que auxiliam na compreensão dos questionamentos salientados na pesquisa. A partir desses resultados, será efetuada a tabulação dos dados, e, posteriormente, a análise dos mesmos, respaldada pela teoria revisada.

As entrevistas elaboradas a partir de roteiros semiestruturados foram realizadas em órgãos públicos e em empresas com atuação no recorte espacial da pesquisa. O conteúdo estruturado na entrevista foi, sobretudo, voltado para o quadro de gestores e de funcionários, com o objetivo de identificar a cidade de residência, o grau de instrução e a atuação profissional. Essas variáveis permitiram melhor explicar a rede, a partir dos fluxos e de seus conteúdos, revelando como se processa essa interdependência cidadina e os vetores de influência, assim como as disputas pela centralidade urbana.

Outro instrumento de análise utilizado foi a pesquisa documental. Por meio desta ferramenta, juntamente com as demais supracitadas, tornou-se possível analisar e desvelar os problemas expostos para atingir os objetivos propostos. Na coleta de dados secundários, foram utilizados dados do IBGE e de outros estudos realizados sobre Sergipe, como artigos, dissertações e teses que contribuíram para a análise reflexiva dos resultados e a consecução dos objetivos propostos.

A partir do processo de pesquisa mencionado, evidencia-se que esta análise também traz uma abordagem quantitativa, uma vez que, como bem esclarece Godoy (1995, p. 58), em “um estudo quantitativo o pesquisador conduz seu trabalho a partir de um plano estabelecido *a priori*, com hipóteses claramente especificadas e variáveis operacionalmente definidas. Preocupa-se com a medição objetiva e a quantificação dos resultados”. Soma-se a essa abordagem a qualitativa, pois, como o mesmo autor adverte, a abordagem qualitativa se caracteriza pela “obtenção de dados descritivos sobre pessoas, lugares e processos interativos pelo contato direto do pesquisador com a situação estudada” (GODOY, 1995, p.58). A introdução das abordagens qualitativa e quantitativa corrobora com Triviños (1995) ao afirmar sobre a existência de uma falsa dicotomia qualitativa-quantitativa.

Essas análises se constituem importantes não apenas para a ciência, mas também para a sociedade e economia das pequenas cidades. Outra contribuição é a pertinência para um melhor planejamento urbano, pois, a partir do desvelamento dessas especificidades supracitadas junto às relações interurbanas, emergem novas condicionantes para a estruturação de um desenvolvimento, não apenas articulado, mas menos excludente, a fim de proporcionar a geração e distribuição de renda.

Diante das variáveis apresentadas, esta tese está dividida em 04 capítulos. No primeiro capítulo, intitulado “Rede Urbana: Hierarquia, Centralidade e Inserção das Cidades Intermediárias”, é realizada uma discussão acerca da abordagem teórica referente à rede urbana, à hierarquia, à centralidade e à inserção das cidades intermediárias na trama reticular. A discussão dessas categorias conceituais e teóricas que foram tratadas nesse capítulo se tornou essencial para a contextualização do objeto dessa pesquisa às demais escalas geográficas, possibilitando, assim, um melhor entendimento da articulação entre as especificidades locais e a totalidade espacial.

Dentro dessa lógica de articulação entre os partícipes da rede urbana nas amplas escalas geográficas, o segundo capítulo denominado, “Dinâmica da Rede Urbana no Subsistema Urbano de Aracaju.” Dentro desse viés, foi realizada uma contextualização de rede e sistema urbano. Posteriormente, foi introduzida a conformação da rede urbana no Nordeste, e, em seguida, a evolução e contextualização hierárquica de Aracaju. Nessa perspectiva, faz-se menção aos estudos pioneiros que realizaram uma abordagem teórica e empírica sobre o subsistema urbano de Aracaju a partir das publicações do IBGE dos anos 1972, 1987, 1993 e 2007. Embora essas pesquisas tenham sido realizadas com um enfoque de escala nacional, pode-se extrair, de cada publicação a configuração hierárquica do subsistema de Aracaju e suas respectivas áreas de influência.

O terceiro capítulo, “Articulação do Sistema Reticular de Itabaiana”, apresenta uma síntese da abordagem histórica do município, no sentido de identificar as bases para a atual centralidade urbana que a cidade tem diante de sua região. Para isto, foram mencionados elementos basilares para essa constituição reticular, com destaque para as atividades econômicas pioneiras; técnicas inseridas no espaço que possibilitaram a fluidez do espaço; a localização geográfica; e a própria evolução das relações espaciais dessa urbe com outras cidades de sua região. Nesse sentido, fez-se necessário o detalhamento da sua rede de



transporte intermunicipal, a qual se tornou base para o desenvolvimento das discussões do capítulo seguinte.

Finalmente, o quarto capítulo “Interações Espaciais e Região de Influência da Cidade de Itabaiana” tem como base de discussão as funções, os fixos e fluxos que se fazem presentes nessa cidade. O direcionamento dessa análise para esse tripé resultou na identificação da abrangência da área de influência que Itabaiana dispõe sobre centros locais circunvizinhos e sobre cidades que têm distância de até mais de 100 km. Ainda foi identificado que a forte centralidade de Itabaiana prevalece sobre um grupo de cidades que se localizam na porção oeste e noroeste do estado e que as funções urbanas que atraem fluxos mais longínquos são aquelas atreladas aos serviços de saúde e de educação.

Dentro deste enfoque, nas considerações finais foram abordadas questões pertinentes ao conjunto teórico que se fizeram basilares para discernir as resultantes das variáveis analisadas. A partir desse conjunto, pode-se identificar a importância regional que uma cidade intermediária apresenta dentro de um subsistema urbano, fator que difere da representatividade nacional. Ao ponderar essas escalas de análise, pode-se identificar e correlacionar os pormenores da rede urbana. A contextualização das interligações urbanas da pequena escala geográfica com as que perpassam áreas territoriais mais amplas permite melhor apreensão dos conteúdos que fluem na rede urbana e permitem assegurar a hierarquia dos centros.

Nesse sentido, esta Tese tem a proposta de contribuir com o conhecimento geográfico, sobretudo a respeito da região sergipana, no âmbito das especificações da Geografia Urbana e as relações interurbanas embutidas no subsistema urbano de Aracaju, enfatizando especificidades das interações espaciais do centro intermediário Itabaiana.

## Capítulo I

### REDE URBANA: HIERARQUIA, CENTRALIDADE E INSERÇÃO DAS CIDADES INTERMEDIÁRIAS

*“[...] La mundialización y los procesos asociados a la división de internacional de trabajo han conllevado una profunda reestructuración de las jerarquías urbanas globales, lo cual ha incidido sobre todas las escalas y sobre todo tipo de asentamientos: incluidas las ciudades intermedias.”*

*(BELLET SANFELIU; SPÓSITO,)*

## Capítulo I

### **REDE URBANA: HIERARQUIA, CENTRALIDADE E INSERÇÃO DAS CIDADES INTERMEDIÁRIAS**

A discussão teórica e conceitual sobre rede urbana tem sido bastante ampliada nas pesquisas da Ciência Geográfica. Isso se deve à atenção dos pesquisadores direcionada para as rápidas metamorfoses processadas no espaço urbano que extrapolam os limites territoriais, condicionando os diferentes espaços a se tornarem interdependentes. Esse rompimento de barreiras consolida a rede urbana em diversas áreas do mundo, inclusive com a inserção de espaços, que até então, pareciam estar desconectados da trama maior. Diante dessas nuances, ao longo do tempo surgiram várias ramificações da rede, intensificando as relações espaciais entre lugares pertencentes a diferentes níveis hierárquicos.

Essa atual articulação eclética das cidades na rede urbana é resultado de uma evolução contínua e acelerada das técnicas lançadas no espaço geográfico. Contudo, anterior à manifestação da rede urbana, deve-se atentar para o significado da rede no seu sentido mais amplo que, segundo alguns autores, a exemplo de Dias (2007), somente no século XVIII o conceito de rede foi exteriorizado ao espaço geográfico, estando diretamente atrelado à técnica.

Ao buscar a evolução cronológica e conceitual da rede percebe-se que o seu sentido basilar permanece o mesmo utilizado, desde a Grécia antiga consistindo na conexão e interligação de fios em uma trama. Essa tessitura foi materializada no contexto das relações espaciais que fluem diariamente no espaço geográfico. Assim, as mudanças estão associadas às suas manifestações diferenciadas ao longo tempo, e não ao seu significado.

Esse direcionamento do sentido de rede ampliou as possibilidades de interações entre lugares cada vez mais distantes em que técnicas materializadas constituíam componentes para conectar dois ou mais lugares. Essa formação reticular seguiu uma tendência exponencial atingindo novas áreas e tornando-se mais espessas até alcançar a hodierna sociedade em rede.

Conforme Haesbaert (2006), a rede associada ao espaço geográfico emerge com o capitalismo mercantil, inserção de novas técnicas, expansão ultramarina, abertura de estradas e construção de linhas férreas. Esses meios proporcionaram o prolongamento dos seus

tentáculos por áreas mais longínquas, possibilitando o fluxo de pessoas e mercadorias. A expansão contínua e acelerada da rede no espaço geográfico contribuiu para a agregação de novos elementos que fortalecem a interdependência da trama urbana.

A partir de cada inovação, material e imaterial a rede se fortalece ainda mais, adquirindo estratégias de traçar novas vias de poder. Desde o capitalismo mercantil até a hodierna volatilidade das ações, é evidenciada a multiformidade da rede, adequando-se às diretrizes capitalistas para manter a interdependência entre variados partícipes.

### **1.1 Rede Urbana: da Rigidez à Flexibilidade Hierárquica**

As discussões teóricas sobre rede urbana perpassam as várias áreas do conhecimento. O debate feito na Geografia é reflexo da interação, sobretudo, com a Economia e a Sociologia. Dentro dessa abordagem, o tempo e o espaço são fundamentais para explicar a dinâmica desse processo que se mostra dualmente articulador e fragmentador diante da multiplicidade de interações que ocorrem no espaço geográfico.

A análise das relações espaciais requer uma base conceitual e teórica aprofundada que considere os processos na multiplicidade das escalas espaçotemporais, com a inclusão analítica das dimensões que permeiam esse complexo emaranhado de escalas. A ideia de processo será adotada nesta discussão pelo entendimento das próprias multifacetadas que compõem a totalidade espacial e suas singularidades.

Consoante a Benko, o entendimento de processo difere da noção de causalidade extraída das ciências da natureza, pois esta compreensão está ancorada em um mecanismo contíguo, desprezando as relações de forças contraditórias que estruturam os corpos sociais e as relações internacionais. Nesse sentido, “processo é entendido, aqui, como função ativa, cuja consistência resulta de estruturas e conjunturas, e cuja eficácia é afetada por conflitos entre interesses opostos” (BENKO, 2002, p. 48).

Na própria ciência geográfica, a análise conjunta entre espaço e tempo não se ergueu de modo harmônico. Nos debates teóricos pretéritos, a análise temporal detinha maior privilégio que o espaço, mas, com a evolução do pensamento, a discussão sobre espaço foi

introduzida, com a grande relevância e contribuição de David Harvey para a análise das distintas dimensões e seus respectivos processos que ocorrem de modo diferenciado e/ou similar nas múltiplas escalas espaço-temporais.

Ao considerar a articulação dessas escalas, cabe mencionar a tendência à uniformização do espaço, dada pela emergência que “supõe um mercado integrado dos produtos do trabalho social (que se tornaram então mercadorias), do capital e do trabalho” (AMIM, 2006, p. 12). Essa circunstância diferencia o capitalismo das formas precedentes de poder econômico. Ressalta-se que essa tendência não homogeneíza, mas, ao contrário, polariza o espaço a partir de estratégias que se inovam de acordo com as demandas de cada momento.

Desde o início da formação capitalista essa configuração se mantém hodierna tanto nas fases de apogeu quanto nos períodos de crises. Essa característica de restauração sem perder a essência, através de estratégias inovadoras que prontamente estão suscetíveis a se tornarem ultrapassadas, permite a sustentação e espraiamento do capitalismo pelo mundo.

Neste sentido,

[...] não há nada de comparável ao plano da polarização em escala global entre as épocas antigas (tributárias) e a do mundo capitalista moderno. Os sistemas anteriores, apesar dos efeitos importantes devidos às trocas entre eles, não são polarizadores em escala mundial, ainda que o tenham escalas regionais, para vantagem dos centros desses sistemas regionais (AMIM, 2006, p. 24).

Dentro desse viés, pode-se citar um exemplo contemporâneo. Essas contradições da lógica capitalista podem ser visualizadas ao explicitar o objeto de análise desta pesquisa em que será abordada a teia das relações que envolve a cidade intermediária Itabaiana. Essa configuração que ao mesmo tempo se mostra integrada, com uma tendência aparente à uniformização, se consolida pela polarização viabilizada por uma rede hierárquica integrada e flexível aos ditames dessa nova ordem mundial, mas apta a moldar-se às estruturas locais. Mesmo se tratando de pequenas cidades da periferia do capitalismo mundial, essas cidades seguem a lógica hierárquica da rede, retroalimentando a teia global através dos diferentes fluxos que percorrem as suas respectivas áreas de influências.

Essa propagação das interações espaciais conduz o desdobramento da rede, enquanto elo e interdependência do espaço geográfico entre as diferentes escalas geográficas e que, consequentemente, possibilitou a compressão do espaço pelo tempo (HARVEY, 2011),

incidindo numa rede global de relações espaciais compartimentadas por núcleos de pobreza e riqueza que interagem na rede de modo interdependente. Esse processo permitiu a reticulação do espaço, com base em uma análise retroalimentada na integração e fragmentação.

Quanto à expressão “interações espaciais”, é válido ressaltar que essa terminologia adquiriu força conceitual através das análises de vários estudiosos, com diferentes vertentes, a exemplo de Ulman, Camagni, Cheptulin e Corrêa, no Brasil. Este, ao longo de suas pesquisas sobre o urbano, enfoca as interações espaciais como base da rede urbana disposta no espaço geográfico.

Recentemente vários geógrafos têm dado atenção a essa categoria, enfocando a sua importância diante do movimento espaço-temporal. Dentre esses pesquisadores, Catelan (2012) propõe refletir sobre as interações espaciais urbanas e as interações territoriais urbanas. Sendo que a última compreende a primeira. De acordo com esse autor,

As interações territoriais urbanas são os fluxos e os meios materiais como as cidades se interrelacionam no âmbito das redes, devido às ações de seus agentes. São aquelas interações que reforçam a constituição de uma base territorial, melhor observadas nas escalas locais e regionais, mas que estão com força, também, nas escalas nacionais e globais. As interações espaciais urbanas também se referem às primeiras, mas, além disso, são o movimento pelo qual o processo de urbanização é produzido, determinado pelos interesses dos agentes e forças capitalistas espacializados. Resultam deste processo as cidades e as redes urbanas. (CATELAN, 2012, p. 47-48).

As interações no espaço geográfico são constituídas pela materialidade e imaterialidade. Segundo Harvey, “passamos de uma condição social em que dependemos de maneira direta de pessoas a que conhecemos pessoalmente para uma situação em que dependemos de relações impessoais e objetivas com outras pessoas” (2011, p. 98). Esse paradoxo se firma nas múltiplas sociabilidades que permeiam tanto as relações profissionais quanto as afetivas, repercutindo em muitos casos, no distanciamento daquele que está próximo fisicamente e na aproximação de quem está a quilômetros de distância, através da rede imaterial veiculada, veloz e instantânea no espaço.

Nesta lógica, David Harvey (2011, p. 105-106), ao explicitar sobre os aspectos da modernidade capitalista, enfatiza que “a redução das barreiras espaciais e a formação do mercado mundial permitem um acesso generalizado aos produtos diversificados de diferentes climas e regiões, além de nos fazer entrar em contato direto com todos os povos da terra”.

Ao contextualizar essas benesses capitalistas, possibilitadas pela modernidade, se constata que a busca pelo capital atrai e permite a inserção de grupos sociais em novas redes de relações, independente da posição hierárquica. Além disso, a participação conduz à relevância individual e coletiva diante do encadeamento capitalista.

Essa conjuntura a que a sociedade está submetida, atualmente, é reflexo do processo de espraio das diretrizes capitalistas por todo o mundo. No período do capitalismo comercial, as barreiras para a dissipação do capital e, conseqüentemente, o exercício do poder eram bastante austeras, pois as técnicas mais avançadas da época ainda se mostravam tímidas para romper as longas distâncias físicas do planeta. Portanto, pode-se afirmar que atuavam em um tempo lento. Todavia, esses entraves foram superados, a partir da própria acumulação do conhecimento e do capital, cuja emergência ocorreu com as várias inovações técnicas, concretizadas com a Revolução Industrial.

Ao considerar que o espaço não é homogêneo, os avanços técnicos se propagaram por todo o mundo, porém, paralelo a essa evolução ainda permanecem as rugosidades, enquanto representantes de tempos passados materializados nas formas presentes (SANTOS, 2008). O referido autor ainda explicita que em cada lugar “o tempo atual se defronta com o tempo passado, cristalizado em formas”. Essa reflexão evidencia que em meio a uma evolução técnica extraordinária, a ponto de se tornar instantânea, existem na grande extensão espacial subespaços em que as rugosidades superpõem às tecnologias hodiernas.

No período desbravador do capitalismo comercial, mesmo em um tempo diferenciado, ocorreu um sutil rompimento de barreiras espaciais, assim como na formação de um mercado mundial com uma forte base tripartite e interdependência entre as partes que o compunham. Nessa teia de relações prevalecia o domínio soberano das nações europeias que se lançaram ao comércio ultramar com pleno exercício de poder sobre nações africanas e americanas. As vertentes exploradas foram inseridas em um pacto colonial com rígidas regras de atuação. A ótica prevalecente nessas relações era baseada no domínio monopolista das nações soberanas e na extrema dependência e exploração dos demais partícipes dessa rede mercadológica.

Consoante a Amim (2006), o sistema mundial não emerge apenas em um contexto recente do capitalismo imperialista do século XIX. Mas, desde a sua origem, de modo constante, se expressa pela dimensão mundial expansionista, com sucessivas etapas de desenvolvimento. Desde a conquista da América, o sistema capitalista tem o diferencial de ser

um sistema mundial ao contrário dos sistemas de outrora. Assim, “en la fase mercantilista (1500-1800) que precede a la revolución industrial -y que por esta razón podemos considerar como una transición del feudalismo al capitalismo acabado” (AMIM, 2001, p. 17-18). Ao adquirir a sua forma acabada com a Revolução Industrial, o capitalismo emerge sobre novas condicionantes que alavancam esse sistema mundial. Diante deste cenário:

É apenas com o capitalismo em sua forma acabada que aparecem as duas características fundamentais do mundo moderno. A primeira é a urbanização maciça que leva a uma mudança qualitativa, pois implicava uma revolução agrícola [...]. A segunda é a característica doravante exponencial do crescimento da produção, o que implica nessa busca do lucro que tenha se tornado o motor da decisão econômica, mais ainda, essa busca do proveito opera sobre a base de meios materiais que ultrapassaram o estágio da instrumentação artesanal (AMIM, 2006, p. 69).

Nesse novo momento do capitalismo, que se estende da Revolução Industrial até meados do século XX, são intensificados os sustentáculos da expansão capitalista com uma velocidade inovadora na produção, circulação e consumo. Esses novos elementos estão pautados em avanços técnicos que emergiram nos países capitalistas centrais, fortalecendo as disparidades com aqueles que compõem a periferia do capitalismo mundial.

Diante deste ritmo acelerado, posteriormente, surge a necessidade da oferta de serviços e consumo em massa para atender à velocidade frenética da produção. Essa reestruturação produtiva implica na mudança dos padrões capitalistas excludentes. Dentro dessa lógica, ocorre a necessidade da inserção das classes sociais de baixa renda no circuito do consumo de bens e serviços, os quais, anteriormente, estavam restritos aos grupos elitizados.

Braudel (1987), ao refletir sobre a temporalidade capitalista, destaca que ocorreram mutações capitalistas tanto em tamanho quanto em proporções, porém, sua natureza não se alterou. Esse contexto revela a dinâmica capitalista diante das intempéries e estratégias expansionistas desde a sua emergência até hodiernamente, evidenciando que não há uma descontinuidade, mas um processo que se adapta às demandas de cada momento.

Ainda conforme o autor supracitado o aparecimento de uma economia mundial não foi sustentado em fases sucessivas, como escravidão, servidão, capitalismo, mas em similitudes e contradições de uma mesma temporalidade. Logo, mesmo, defendendo a ideia das relações espaciais, enquanto processo, pode-se refletir sobre essas diferentes conjunturas que permeiam diversas espacialidades em uma mesma temporalidade. Esta similitude é expressa



por Braudel como sobreposição regular, repercutindo na dialética capitalista em que o centro, enquanto superestrutura necessita daqueles que estão em posições hierárquicas intermediárias e, concomitantemente, da base periférica para dar seguimento ao nexo expansionista.

A partir dessa leitura, pode-se fazer analogia com a lógica de sustentação da rede urbana atual, porém, de modo diverso, no que se refere à rigidez de outrora. Neste sentido, essa reflexão teórica temporal fundamenta-se para explicar as entrelinhas do hodierno sistema reticular que reconfigura as relações espaciais intercidades.

Nesse contexto, desde o pioneirismo industrial na Inglaterra, os avanços técnicos que revolucionaram o processo de produção, incidiram na aceleração do processo produtivo, repercutindo em novas estratégias de incorporação de consumo para atender à oferta de bens disponíveis. As técnicas de produção foram aperfeiçoadas, assim como as novas forças políticas que chegaram ao poder através das revoluções burguesas que marcaram a Europa nos séculos XVIII e XIX.

Segundo Amim (2006), a transição mercantilista é expressa na ruptura ideológica que acompanha a formação do Estado absolutista. O capital industrial, a partir de então, impõe a lógica de sua acumulação territorializando novos espaços através da inserção na teia de consumo que se espalha velozmente. A partir dessa lógica, aflora, de modo mais intenso, o duelo que mantém o próprio sistema capitalista. Assim, segundo Harvey (2011), para se manter, o próprio sistema tem que equacionar as variáveis de sua sustentação, como se pode verificar a seguir:

Há duas amplas áreas de dificuldade num sistema econômico capitalista que têm de ser negociadas com sucesso para que esse sistema permaneça viável. A primeira advém das qualidades anárquicas dos mercados de fixação de preços, e a segunda deriva da necessidade de exercer suficiente controle sobre o emprego da força de trabalho para garantir a adição de valor na produção e, portanto, lucros positivos para o maior número possível capitalista (HARVEY, 2011, p. 117-118).

Diante desse entendimento, a Revolução Industrial repercutiu na produção em massa e nas várias transformações, elementos de cunho social, associadas às péssimas condições de trabalho. Consoante a essas transmutações, resultou no estreitamento das relações espaciais de modo material, e, com a emergência da comunicação imaterial, incidiu em inovações que se consolidaram e avançaram entre lugares cada vez mais distantes.

Nessa mesma perspectiva, de acordo com Dias (2007), por meio dessas inovações, o conceito de rede assume um novo significado, qual seja: o de técnica, que está atrelado não apenas à produção, mas à articulação espacial. Embora, conceitualmente, as discussões sobre a categoria rede tenham surgido em um período anterior, isto é, no século XII, com referência ao entrelaçamento de fios, linhas, nós, ou seja, a técnica de tecer, que ocorre através de um emaranhado de fios interligados. Adicionado a esse conceito, a partir do século XVIII, essa categoria adquiriu novas conotações, como as analogias referentes ao organismo e à exterioridade: a rede inserida ao espaço geográfico.

De acordo com Haesbaert (2006), o conceito de rede surgiu com a emergência do capitalismo mercantil, ao passo que propiciou a inserção de novas técnicas, como a expansão ultramarina, abertura de estradas e construção de linhas férreas, possibilitando o fluxo de pessoas e mercadorias. Essas técnicas proporcionaram a fluidez entre os lugares, reduzindo o tempo de deslocamento de bens materiais e imateriais.

A nova concepção de rede referente ao espaço geográfico se desenvolveu com a implantação de infraestrutura, fomentada pelas mudanças tecnológicas desenvolvidas pela Revolução Industrial. Isso possibilitou a articulação qualitativa e quantitativa das cidades junto ao mundo exterior, ou seja, fortificou e expandiu a rede urbana espacialmente (CORRÊA, 2000).

Os resultados das novas invenções atenderam às necessidades de parcela da sociedade naquele momento, contribuindo para o aumento da produtividade, da circulação de mercadorias, pessoas e informações. A introdução de infraestrutura rodoviária, ferroviária e a telegrafia alteraram a relação entre espaço e tempo, como alguns teóricos denominam de compressão tempo-espaço ou até mesmo de aniquilação tempo-espaço. Sob essa ótica, Massey (2008) contribui ao mencionar os múltiplos alcances dessa geometria do poder.

Todas essas inovações tecnológicas também alteraram a divisão internacional e do trabalho, assim como, as relações sociais, repercutindo na difusão de culturas e informações que, inicialmente, se manifestaram tímidas. Todavia, a partir de meados do século XX, passou por uma aceleração desenfreada, atingindo a instantaneidade de diversas maneiras, independente da distância espacial.

Esse novo modelo além de ser baseado nas descobertas, também se apoia na lógica do descarte em que a substituição tornou-se uma ação corriqueira entre os diferentes

segmentos sociais, nos diferentes lugares. Essa efervescência entre o novo e o ultrapassado evidencia a vulnerabilidade dos partícipes da nova era técnico-científica que será discutida posteriormente.

Esse frenesi do consumo da hodierna sociedade tem suas raízes na produção em massa que condicionou a todos em suas diferentes classes sociais aderirem ao mundo do consumo, com a emergência das falsas necessidades que se acentuam freneticamente na conjuntura atual. As técnicas inovadoras que emergiram na Revolução Industrial suscitaram diretrizes não apenas na produção, mas nas relações espaciais como um todo, reorganizando lugares e estilos de vida. Porém, salienta-se que essas técnicas não surgiram sem precedentes históricos, mas ao contrário, pois cada sistema técnico representa uma época que transporta uma história (SANTOS, 2011).

Diante dessa conjuntura revolucionária e expansionista na economia e em todas as relações que compõem o espaço geográfico, pode-se destacar o importante papel exercido por Henry Ford nas inovações tecnológicas e organizacionais que aperfeiçoou as técnicas organizacionais no setor industrial, implicando no aumento da produtividade e consumo.

Essa estratégia de possibilitar o consumo dos bens produzidos pela própria classe trabalhadora, atrelada aos serviços de lazer é explicitada por Harvey (2011, p. 121), que adverte sobre um modelo voltado para a produção em massa e o seu consequente consumo, isto é, “[...] um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista”.

Essa sistemática de Ford não se prolongou por muito tempo, implicando em sérios problemas, sobretudo nas dimensões sociais e políticas, não sendo capaz de superar os problemas, como a Grande Depressão que avassalou toda a sociedade americana e a periferia mundial às novas estratégias de superar a crise. Com a nova configuração capitalista, o fordismo torna-se aliado das práticas Keynesianas e dedica-se “a um surto de expansões internacionalistas de alcance mundial que atraiu para a sua rede inúmeras nações descolonizadas” (HARVEY, 2011, p.125).

Esse novo modelo de expansão estreitou os laços de poder dos países centrais sobre a periferia mundial. Neste sentido, atrelado ao domínio econômico, fortaleceu-se a influência

política, com destaques para a regulamentação das instituições em nível mundial, com poder de intervenção nas esferas econômicas, sociais e políticas.

Diante dessa evolução capitalista desigual e articulada, a estruturação de técnicas no espaço se tornou cada vez mais interdependente, implicando na reestruturação produtiva e na emergência de modelos teóricos que viessem a contribuir para o desenvolvimento das diferentes regiões. Dentre os pioneiros dessas análises se destacam os economistas ao aplicar suas teorias em localidades diversas. No início e meados do século XX, diferentes pesquisadores se destacaram pela aplicabilidade teórica direcionada a solucionar problemas em regiões de países desenvolvidos para equilibrar o desenvolvimento a partir de uma melhor distribuição das atividades econômicas.

A relevância dessa discussão contribuiu para a emergência de novas variáveis teóricas associadas ao espaço. Essa relação entre localização e atividades econômicas desencadeou inúmeros debates científicos que incidiram no planejamento estratégico do poder público e empresas concernentes à melhor distribuição locacional. Ao abordar o tripé localização, distribuição e tamanho das cidades, faz-se suscitar inúmeras questões sobre a dinâmica do espaço urbano, considerando as interações espaciais dentro e fora dos limites territoriais.

Essas teorias de localização tiveram como pioneiros Heindrich von Thunen, Alfred Weber e Walter Christaller. Segundo Redón (2011), esses percursos tiveram grande contribuição ao vincular em suas pesquisas as atividades econômicas com o território. Essa base metodológica influenciou vários estudos em diferentes escalas geográficas, possibilitando análises das relações espaciais atreladas às funções urbanas junto ao território. Na perspectiva do autor supracitado, as atividades terciárias são eminentemente urbanas e a localização das mesmas, condiciona não somente o desenvolvimento de outras atividades, mas a organização urbana e a importância da cidade diante da economia mundial.

Nesse sentido, a Teoria das Localidades Centrais de Christaller se diferencia por usar um modelo explicativo das leis que determinam a dimensão e distribuição das cidades, tendo as atividades terciárias não como um objeto de análise, mas na condição de justificar o modelo. Segundo Alves (2011), nessa teoria, o espaço geográfico é visto a partir de suas funções econômicas e sua relação com a organização da população.

As ideias de Von Thunen visavam espacializar as atividades agropecuárias caracterizando a organização espacial da população, ou seja, foi pioneiro no uso do espaço na distribuição das atividades econômicas. A partir desses fundamentos, posteriormente, o modelo das localidades centrais de Christaller, enfatiza o espaço geográfico como um sistema hierarquizado, em que a organização espacial da população se dá de acordo com a importância e dinâmica das atividades econômicas. Esse sistema de hierarquia urbana é bem delimitado, deliberando uma rigidez nas relações espaciais em que a cidade se torna central, controlando toda relação com o campo.

Segundo esse modelo, a função e a centralidade da cidade são proporcionadas pela concentração de bens e serviços que são ofertados para a região circundante. Diante dessa lógica, a influência que uma cidade exerce sobre a sua região é determinante para definir o nível hierárquico diante da rede. Assim, distribuição varejista e de serviços, está diretamente associada à teoria dos lugares centrais, o que gera uma rede hierarquizada e suas respectivas hinterlândias.

Diante disso, Corrêa (2005), enfatiza que as interações espaciais constituem outros elementos além da circulação de distribuição varejista e de serviços. Assim, faz menção ao REGIC e sobre a metodologia aplicada em que se restringe à parte final do circuito, ou seja, não dá conta da aquisição de bens intermediários e da matéria prima. O REGIC é um estudo de extrema importância para analisar a centralidade urbana, a partir da distribuição de bens e serviços, assim como a teoria das localidades centrais. Neste sentido, deve-se atentar que interações não se restringem apenas à fase final da circulação, mas envolve toda a materialidade e imaterialidade que flui pelo espaço geográfico de acordo com a força de abrangência dos agentes modeladores do espaço.

A partir da teoria de Christaller, foram discutidos o limiar e o alcance que um determinado bem ou serviço podem atingir. O primeiro representa o mercado mínimo em relação à população ou renda que sejam necessários à venda lucrativa, ou seja, os bens e serviços menos específicos são ofertados em maior quantidade de localidades, chamados de “bens de ordem inferior”. Quanto ao alcance ou raio de ação de um bem ou serviço, ele está relacionado à distância máxima que consumidores estão dispostos a percorrer para consumirem um determinado bem ou serviço, considerados mais sofisticados, especializados, a exemplo de joalherias, serviços de educação em nível de pós-graduação, assim como médicos e exames especializados.

Diante desse contexto, quanto mais específicas as funções urbanas existentes em uma cidade, maior é a hierarquia urbana, pois a força de influência se espalha a partir do poder atrativo que as atividades ofertadas oferecem. Logo, o poder de influência se expande, ampliando o alcance espacial sobre mais áreas.

Nessa mesma perspectiva, destacam-se as atividades econômicas voltadas para o mercado externo. Elas se tornam essenciais para o fortalecimento de uma cidade em face da rede, pois são elas que impulsionam toda a dinâmica econômica de um centro urbano. Quanto à essa abordagem, destaca-se a teoria elaborada pelo economista August Losch, baseada nos mesmos princípios da de Christaller, a partir da relação entre espaço, atividades econômicas terciárias e cidade. Sobre essa questão teórica, Redón (2011) elucida que a principal diferença entre esses dois estudiosos está na forma de tratar a hierarquia: enquanto o primeiro observa do inferior ao superior, o segundo analisa do superior ao inferior.

Posteriormente, em 1955, Douglas North apresenta a teoria da base de exportação, em seu artigo *Location Theory and Regional Economic Growth*, em que analisa as correlações entre a teoria tradicional da localização e o crescimento econômico regional, sendo que os primeiros conceitos sobre essa teoria foram estabelecidos por geógrafos. Segundo essa teoria, o desenvolvimento regional tem origem a partir de um impulso externo. Sendo assim, as atividades econômicas de uma cidade podem ser classificadas em atividades básicas e não básicas.

Dessa forma,

[...] entre los elementos básicos de la economía de una ciudad se incluyen evidentemente aquellas personas que fabrican para un mercado exterior, o sea, un mercado situado más allá de los límites urbanos. [...] El sector no básico se ocupa de satisfacer las necesidades de los habitantes de la propia ciudad, [...] El sector no básico recibe este nombre tan sólo porque depende del dinero a la comunidad por el sector básico de la economía (JOHNSON, 1974, P. 97,98).

Esses conceitos de base de exportação, de economias externas e suas implicações, foram percorridos por Lima e Simões (2009), ao explanarem sobre a contribuição e a relação entre as ideias de North e, posteriormente, de Jane Jacobs. Na publicação de Lima e Simões (2009), é enfatizada a importância dada por Jacobs quanto à exportação e produção interna de bens e serviços para a atividade exportadora e o mercado local, considerando-se tanto em nível de cidade quanto de região ou país.

Essas discussões teóricas e suas respectivas aplicações contribuíram bastante para o atual debate sobre rede urbana e os respectivos nexos que interligam áreas com contextos espaciais similares e diferenciados. O desdobramento dessas teorias, juntamente com os novos elementos que emergiram no espaço geográfico, possibilitou a ampliação de questões teóricas a serem inseridas nas pautas acadêmicas, políticas e econômicas.

Diante das rápidas mutações processadas continuamente no espaço, vários pesquisadores adentraram nessa temática dinâmica que afeta direta e indiretamente praticamente todos os lugares que compõem a totalidade espacial. Os resultados dessas pesquisas permitem o detalhamento da escala local, contribuindo, de modo expressivo, para a análise das relações em escalas mais gerais.

Desde as primeiras discussões teóricas que tratam da funcionalidade das cidades e suas respectivas centralidades em diferentes espaços ocorreram várias alterações envolvendo a intensidade e o espraiamento dos movimentos e suas respectivas articulações. Mas, mesmo com todas essas nuances esses modelos teóricos são de extrema importância para melhor compreensão sobre as recorrentes mutações espaço-temporais.

Os modelos prontos não são ferramentas eficientes para serem aplicadas nos vários contextos escalares que compõem o espaço geográfico, porém, não se pode descartar as similitudes presentes e os vários nexos articuladores entre diferentes lugares. A intermitente fluidez material e imaterial é transplantada para as várias escalas, a partir da condução de todas as demais articulações em rede (transportes, comunicações, informações, finanças, entre outros).

Dentro desse sistema de nodosidades, as cidades – especialmente as grandes e médias – ampliam progressivamente suas funções como centros de gestão do território, como nós de redes urbanas cada vez mais mundializadas. Nesse sentido, torna-se possível apreender que, por intermédio da rede de cidades, as conexões se estabelecem e os fluxos de todas as naturezas circulam, constituindo-se assim em elementos essenciais à análise espacial contemporaneamente (TRINDADE, 2011, p. 52).

Essa configuração do espaço geográfico cada vez mais articulado desencadeou rápidas alterações na micro escala, sobressaindo-se os grandes contingentes migratórios do campo em direção aos centros urbanos. Esses espaços, a partir de então, tornaram-se atrativos para investimento do grande capital e, conseqüentemente, tornou-se um ímã da força de

trabalho, sobretudo das classes menos favorecidas. Logo, a industrialização tardia, além-fronteiras dos países detentores da tecnologia, se caracteriza como mais uma demanda capitalista para manter-se enquanto sistema mundial.

Diante desse contexto que repercutiu em uma rápida urbanização nos países subdesenvolvidos, foram instaladas indústrias sem planejamento e despreocupadas com os seus desdobramentos nas demais dimensões que perfazem o espaço geográfico. Essas unidades atendiam apenas à lógica da extensão industrial além-fronteiras, fortalecidas pela receptividade daqueles que almejavam a modernização, ou seja, um crescimento descontrolado, sem uma base sólida que atendesse à melhoria social. “O processo de urbanização hoje se vincula, por exemplo, a mudanças na maneira como se dá a expansão territorial, aos novos conteúdos, à constituição de novas formas urbanas etc., não se restringindo apenas à intensificação do processo” (MIYAZAKI, 2013, p. 284).

Dentro desse viés economicista, o Estado brasileiro acolheu várias indústrias multinacionais de modo desordenando, propiciando forte adensamento do fluxo migratório para esses centros receptores da indústria multinacional que, de modo concomitante, investiu na indústria de base para dar suporte às demais indústrias.

A partir desse momento, o processo globalizante ganha fôlego com a descentralização industrial, em que se manteve a matriz em seus respectivos países centrais e instalou filiais em países periféricos. Porém, o direcionamento dessa descentralização deu-se a partir de vários critérios, seguindo a lógica capitalista, que implicassem em maiores rendimentos.

Dentre os atrativos para a instalação da indústria estrangeira, pode-se mencionar a disponibilidade de matéria-prima, amplo mercado consumidor, força de trabalho disponível além da segurança ofertada pelo Estado a partir dos incentivos fiscais e investimentos em infraestrutura, permitindo a fluidez do ciclo produção/consumo.

Essa conjunção da globalização, a partir da nova lógica de relação entre países, emerge a necessidade de discutir nesta análise a urbanização sob a ótica do global. Essa conjuntura reflete o encadeamento teórico desses conceitos/processos e o consequente estreitamento das relações espaciais.



### 1.1.1 Urbanização e aproximação espaço-temporal dos nós urbanos

A descentralização da indústria em direção a países que não participaram das etapas do pioneirismo industrial repercutiu em uma acelerada urbanização e centralização industrial nesses novos receptores. Diante dessa configuração, pode-se identificá-los, não apenas enquanto elementos inseparáveis ou inter-relacionados, mas como um só processo que reforça as inter-relações, a partir de novas estratégias para assegurar a condição de conduzir as diretrizes de acumulação capitalista (DEÁK; SCHIFFER, 2004).

Esses fenômenos trouxeram consigo várias alterações no conjunto de dimensões que envolvem a totalidade do espaço geográfico, interferindo não apenas na dinâmica da cidade, mas nas tradicionais relações concretizadas no espaço rural. A intensidade do fenômeno em uma curta escala temporal reconfigurou as relações espaciais de modo acelerado, repercutindo em várias alterações socioeconômicas e culturais, tanto nos lugares dispersores de mão de obra quanto nos centros receptores.

Desse modo, pode-se afirmar que “la urbanización es um processo global y acelerado que se da a escala planetária y sigue ritmos y caminos desiguales y diferentes pero que conducen a uma misma realidade compleja y diversa: la construcción del planeta ciudad o planeta de ciudades” ( BELLET SANFELIU, 2009, p. 23). Esta tendência planetária está imbuída de um emaranhado de elementos interdependentes que tendem a intensificar o comando dos centros de poder sobre subespaços que antes estavam aquém dessa trama reticular. Embora a intensidade tenha múltiplos ritmos, o movimento converge para a urbanização, de áreas que não tiveram o planejamento necessário para se tornarem cidades cada vez mais dinâmicas e articuladas.

No entanto, mesmo com a tendência mundial da urbanização, o processo ocorre de modo diferenciado de acordo com as condicionantes locais e regionais. Este fator evidencia e reforça a complexidade apresentada no atual planeta de cidades em que a articulação e interdependência se mostram mais intensas, todavia não são lineares ao considerar as escalas espaço-temporais.

Esse paradoxo nas relações citadinas reforça o poder da rede urbana, em uma conjuntura em que as cidades estão fortemente articuladas, a partir da diferenciação

hierárquica e da complementação funcional daqueles que têm funcionalidades semelhantes. Contudo, a contradição da urbanização se concretiza ainda no fato de que este [...] processo de urbanização da população brasileira ter se dado, praticamente, no século XX, ele conserva, como vimos, muitas das raízes da sociedade patrimonialista e clientelista próprias do Brasil pré-republicano (MARICATO, 2008, p. 45).

No Brasil, a urbanização se constituiu por meio de um paradoxo de repulsão e atração manifestado enquanto uma solução rápida para superar os problemas de um país de base econômica agroexportadora apoiada nos latifúndios. As disparidades entre os diferentes lugares (rural e urbano) e regiões, num primeiro momento, pareciam estar próximas da diluição, ancoradas no crescimento industrial. Essa fundamentação se dava, sobretudo, ao crescimento acelerado da economia e à alternativa dos grandes centros urbanos de se tornarem receptáculos para grande parcela da população rural esquecida pelo Estado e atingida pelas adversidades naturais.

Essa nova condição fez emergir a ideia de um país desenvolvimentista, atrelado às inovações tecnológicas que buscava se equiparar àqueles que foram pioneiros na industrialização. Esse panorama fez emergir, de modo acelerado, um direcionamento, apoiado e indicado pelo Estado, para os centros urbanos economicamente mais dinâmicos, a partir da instalação de equipamentos estruturais que proporcionavam a produção e a circulação de mercadorias, trabalho e capital.

A industrialização tardia no Brasil, além de ter reconfigurado o espaço urbano das cidades pioneiras no desenvolvimento desse aparato industrial, modificou toda a estrutura e configuração das relações espaciais, independente da escala geográfica. Por conseguinte, essas rápidas alterações não implicaram na solução dos problemas, mas no surto de novos problemas socioeconômicos que emergiram a partir da nova e rápida dinâmica econômica implantada no país.

Esse novo viés econômico propiciou ao Brasil o estreitamento das relações espaciais assim como a consolidação da trama reticular entre lugares que outrora pareciam estar distantes ou até mesmo isolados da rede de relações. Neste sentido, a industrialização e a urbanização se tornaram a base para o espraiamento de uma configuração espacial reticular, sustentada na desigualdade. Portanto, a consolidação da rede foi ancorada pela grande

discrepância entre as poucas cidades partícipes do ápice da hierarquia e o grande quantitativo das cidades, cujo poder de influência se mostrava bastante restrito.

No Brasil, a hierarquia urbana hodierna, ao ser comparada com a do período inicial da urbanização, demonstra que atualmente se conforma com mais equilíbrio a partir da disputa crescente por poder, além da flexibilidade estratégica, expandida a partir da descentralização industrial e funcional. Embora essa configuração espacial seja recente, ela não se mostra acabada, sendo reforçada pela fluidez da instalação de empresas em novos lugares que se mostram atrativos para os investimentos. Não obstante, a egressão também se faz presente nesse processo, marcado pela volatilidade, de dissipar equipamentos em áreas novas que até então não tinham uma estrutura e funcionalidade mais abrangente. Isso confirma as discrepâncias socioeconômicas que ainda se fazem presentes no país, implicando em um mosaico de riqueza e pobreza espalhado nas diferentes escalas.

Nesse sentido, cabe corroborar com Serpa:

As cidades são reinventadas a partir da reutilização das formas do passado, gerando uma urbanidade baseada no consumo e na proliferação desigual de equipamentos, caracterizando a fragmentação do tecido socioespacial e a formação de enclaves territoriais como formas sofisticadas de auto-segregação (SERPA, 2008, p.168).

A organização urbana brasileira começou a ser alterada em meados da década de 1940. Para Santos (1967), os fatores da transformação devem-se ao aumento populacional, à indução do desenvolvimento industrial mundial e ao consequente desenvolvimento industrial do Brasil. Essa reflexão reforça a importância da análise não apenas a partir de uma variável, mas com base em uma interseção de fatores que propuseram novos vetores de crescimento econômico de um país que outrora tinha como base econômica a agropecuária.

A variável do crescimento populacional deve ser analisada em sua totalidade por meio do crescimento vegetativo e, principalmente, por meio do êxodo rural que acelerou a urbanização no Brasil. Esse movimento populacional está relacionado à industrialização dos maiores centros urbanos do país, sobressaindo-se São Paulo, que se tornou a metrópole brasileira. “É com base nessa nova dinâmica que a industrialização se desenvolve, atribuindo a dianteira a essa região e, sobretudo, ao seu polo dinâmico, o estado de São Paulo.” (SANTOS, 1994, p. 27).

Ainda de acordo com Santos (1994), essa conjuntura foi semente propulsora para a polarização do país ao longo do tempo. No entanto, essa dinâmica polarizadora se baseia em nuances, de acordo com o tempo e o espaço em que atua, transformando constantemente as interações espaciais.

Essa nova conformação das relações espaciais difere de períodos anteriores em que o Brasil era caracterizado como “um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior.” (SANTOS, 1994, p. 26). Ressalta-se que antes da industrialização não havia um isolamento entre as diferentes regiões do país. A literatura sobre a temática demonstra que as relações, embora escassas, eram necessárias, porém, diferentemente do contexto pós-industrial, não existia a interdependência entre as distintas regiões do território brasileiro.

Neste sentido,

Somente na segunda metade do século XIX, com o Segundo Reinado, após o período regencial (1840-1889), e início da República Velha (1889-1930), que esses arquipélagos ampliaram as suas conexões mercantis. Até esse momento, era somente a força centralizadora do Estado que garantia a integração nacional (BRITO; PINHO, 2012, p. 6).

Diante dessa configuração polarizadora, a interdependência emerge enquanto base fortalecedora para gerar mais polarização. Essa retroalimentação das relações se expande com mais intensidade e alcança lugares cada vez mais longínquos, inserindo-os na rede de relações que se mostra aberta à adesão de novos partícipes, os quais, independente da posição hierárquica fortalece a condição reticular do espaço e promove mais estreitamento da interdependência interescalar.

Neste sentido,

O período atual da globalização define possibilidades de contatos múltiplos entre cidades de todas as dimensões e define uma simultaneidade de comunicação ou uma rede intrincada de relacionamentos, rompendo as estritas hierarquias e, portanto, deve determinar a reconsideração das hierarquias como tradicionalmente propostas: há elos financeiros de agentes financeiros internacionais em toda e qualquer cidade (DAMIANI, 2006, p. 136).

Todas essas mutações ocorridas no Brasil se deram de forma bastante rápida e não estavam atreladas apenas à industrialização no sentido estrito, mas estavam envolvidas por um

emaranhado conjunto de elementos que estende a sua significação. Santos (1994) elenca uma série de atributos que estão associados a esse processo, destacando-se o complexo processo social, com a formação de um mercado nacional e sua integração fortalecida pela rede do consumo que ativa a própria urbanização. Esses condicionantes se refletem nas relações espaciais enquanto elementos retroalimentadores, em que um impulsiona o outro, delineando a reticulação espacial entre os distintos subespaços do país de forma interdependente.

Esse processo repercutiu em uma acelerada inversão do lugar de residência da população brasileira, em que, numa escala temporal de apenas 40 anos, isto é, de 1940 a 1980, o índice de urbanização aumentou 40%, passando de 26,35%, em 1940, para a margem de 67,31%, em 1980. A partir desse censo, verifica-se a tendência crescente da taxa de urbanização, porém em proporções menores. Além disso, ocorre uma redução absoluta do acréscimo da população urbana, sendo que, entre 1991 e 2000, a população urbana teve um aumento de 26.879.724 habitantes, enquanto que na década seguinte, isto é, em 2010, foi verificado o acréscimo de 23.170.242 habitantes (Tabela 01).

Tabela 01 - Brasil  
Crescimento Populacional  
1940 – 2010

<b>Ano</b>	<b>População Absoluta</b>	<b>População Urbana</b>	<b>População Rural</b>	<b>Taxa de Urbanização</b>	<b>Acréscimo da população urbana</b>
1940	41.236.315	12.880.182	28.356.133	26,35%	-
1950	51.944.397	18.782.891	33.161.506	36,16	5.902.709
1960	70.992.343	32.004.817	38.987.526	44,64	13.221.926
1970	94.508.583	52.904.744	41.603.839	55,92	20.899.927
1980	121.150.573	82.013.375	39.137.198	67,31	29.108.631
1991	146.917.459	110.875.826	36.041.633	75,59	28.862.451
2000	169.590.693	137.755.550	31.835.143	81,22	26.879.724
2010	190.755.799	160.925.792	29.830.007	84,36	23.170.242

Fonte: Censos Demográficos 1940 – 2010.

Elaboração: SANTOS, M. M. J.

Nos últimos setenta anos constata-se o rápido crescimento da população brasileira. Nesse sentido, podem ser observadas duas tendências opostas em relação à evolução

populacional urbana e rural. Até 1970, o crescimento populacional ocorreu tanto no campo quanto na cidade, o que pode ser justificado pelo elevado crescimento vegetativo daquele momento. Assim, até 1970, mesmo com os crescentes fluxos migratórios em direção ao espaço urbano, a população rural, reduz o ritmo de crescimento, mas não teve redução absoluta do número.

Em 1980, fica revelada a crescente discrepância entre a população urbana e a rural. A partir daquele período, a população rural decresce em números absolutos, fortalecida pelo êxodo rural que tem como agentes causadores não apenas os atrativos do meio urbano, mas uma série de elementos repulsores que permearam e ainda persistem no espaço rural. Dentre essas questões, pode-se destacar a concentração fundiária que incide diretamente na ausência dos meios de produção para a camada pobre que reside no campo. Acresce-se ainda a motomecanização que contribui para o desemprego rural e impulsiona a busca de trabalho no meio urbano.

A acelerada reconfiguração espacial ocorrida, no Brasil, no pós-guerra, não atingiu apenas os grandes centros urbanos, mas se infiltrou em diferentes subespaços reestruturando as várias dimensões mediadoras das relações espaciais. Assim, “foi alterado a orientação e o sentido da urbanização, seja por uma nova distribuição espacial das cidades, seja pela renovação de suas funções e do tipo das relações que elas mantêm entre si e com as regiões respectivas” (SANTOS, 1967, p. 84).

Com essa tendência à urbanização, inicia-se, no Brasil, a formação de uma rede urbana fortalecida pela interdependência de diferentes áreas do país. Esse novo perfil das relações espaciais no território brasileiro se configurou pela indução da necessidade de espraiamento do capitalismo. Nesse sentido, em uma escala temporal bastante reduzida, o adensamento da rede urbana no país, ou até mesmo a sua formação, firmou-se entre as regiões mais dinâmicas e aquelas com pouca dinamicidade econômica, formando assim as respectivas hinterlândias dos centros urbanos detentores das maiores hierarquias.

Essa nova configuração foi concretizada e se expandiu juntamente com dois processos simultâneos e acelerados que ocorreram no país: a industrialização e a urbanização. Essa base bipartite em sua fase emergente se conformou ancorada na centralização, fator que implicou na fragilidade da rede urbana, pois impossibilitava o fortalecimento de centros intermediários.

Essa estruturação proporcionou ao país a existência de uma rede de extremos. No ápice da hierarquia, um pequeno número de grandes centros que dirigiam os vetores dos mais diversos tipos de fluxos e, na base, um número exorbitante de cidades com limitada ou nenhuma influência em nível nacional e até mesmo regional.

Esse esquema reticular se manteve durante vários anos, pois esse modelo proporcionava maior rentabilidade e acúmulo de capital. Contudo, com a insaciável necessidade de renovação do capitalismo, para obter a própria sustentação, o modelo centralizador se tornou saturado, implicando em uma renovação de estratégias para preservar o seu poder decisivo.

Essa lógica descentralizadora, no Brasil, remete ao processo que ocorreu, anteriormente, na escala interpaíses, em que para a sustentação capitalista foi preciso, naquele momento, uma alternativa descentralizadora para alcançar não somente novos mercados, mas para assegurar o aumento de lucratividade e sustentação do sistema capitalista. A instalação de indústrias fora dos limites territoriais dos países pioneiros, na Revolução Industrial, possibilitou um crescimento exponencial na produtividade, democratizando o consumo de bens e serviços que outrora estavam voltados para as classes elitizadas.

Esse novo modelo democrático de consumo e bens alavancou a economia capitalista e assegurou o comando das diretrizes, em nível mundial, não apenas na dimensão econômica. Naquele momento, se infiltrou nas estruturas sociais e culturais, fragilizando sociabilidades e trazendo consigo a necessidade constante do sentido de se renovar, ou seja, modernizar-se mesmo que, de modo automático, anule tradições seculares. Essa nova lógica que se espalhou por subespaços até então desconectados da teia capitalista, de modo instantâneo, alavancou economias e desestruturou o modo de vida de várias comunidades.

Neste sentido, o Brasil, passa por dois processos rápidos que implicaram em alterações profundas na sua estrutura social e econômica. O primeiro implicou na mudança do eixo econômico do país em que a estrutura de uma economia agrária foi transferida para a base industrial tendo como reflexo a urbanização que centralizou grande contingente populacional nas áreas metropolitanas, esvaziando as áreas rurais; o segundo pode ser remetido como consequência do primeiro: a centralização econômica nos centros metropolitanos não atendia mais à lógica capitalista e com isso buscou novos espaços que atendessem ao crescimento da

economia com base no espraiamento de indústrias e empresas de bens e consumos e consequentemente na atração migratória de pessoas para ocupar a oferta de trabalhos.

Esses elementos encadeados foram a base estrutural para a emergência das cidades médias no Brasil que a partir dessa nova lógica condutora passou a exercer a função de intermediação entre as cidades de posição hierárquicas distintas e com isso proporcionou a flexibilização da rede. Todavia, não se pode afirmar que a tendência de polarização espacial foi inibida pela descentralização de fixos e funções urbanas. Mas, ao contrário, a mudança de estratégia implicou no fortalecimento da rede de comando urbana.

## **1.2 Contextualização e Inserção das Cidades Intermediárias no Espaço Reticular**

Com base nesse emaranhado de elementos interligados em diferentes escalas temporais e espaciais que se conformam, cada vez mais, em relações complexas e interdependentes ocorre o extrapolamento e a flexibilização dos padrões hierárquicos rígidos discutidos por Christaller. A constituição dessa nova configuração atraiu a atenção de vários pesquisadores que direcionaram as suas análises para esse processo de fortalecimento das cidades intermediárias diante da rede urbana.

Vale ressaltar que as teorias que tratam das cidades intermediárias não são consensuais, logo, as divergências iniciam-se pela própria abordagem teórico conceitual. Partindo da premissa de que o espaço geográfico é dinâmico e diferenciado a partir da própria lógica natural e da ação dos agentes que o modelam, a padronização de um conceito universal não iria contribuir para as análises geográficas das singularidades e articulações do lugar além dos seus limites territoriais.

A possibilidade de residir em um centro urbano estruturalmente equipado com funções específicas e que não tenham os problemas das metrópoles foi uma alternativa instigante para obter melhor qualidade de vida e assim, houve uma busca pelas cidades médias, muitas vezes, consideradas intermediárias no sistema urbano. Porém, o equilíbrio desse novo modelo não foi alcançado.



Ao considerar os múltiplos contextos em que as cidades intermediárias estão inseridas não há como realizar uma padronização geral para classificá-las. Mas, ao respeitar as individualidades de cada subespaço, emergem as amplas possibilidades de análises sobre as cidades intermediárias. Dentre as variantes que envolvem essa temática, destaca-se ainda a diversidade de terminologias associadas ao tema. Todos esses elementos somam-se aos critérios utilizados para classificar, podendo ser únicos ou em conjunto, destacando-se o contingente populacional, localização e funções exercidas.

Diante desse contexto, a opção de adotar a nomenclatura cidades intermediárias tem como respaldo não o contingente populacional, mas o desenvolvimento das funções de intermediação no sistema urbano do recorte espacial definido. Nesse sentido, a base para classificar o objeto de estudo da presente pesquisa é o contexto em que ele está inserido. Sendo assim, não se pode aferir a dinâmica e extensão das relações espaciais das cidades intermediárias tendo como parâmetro as mesmas bases quantitativas e funcionais de cidades com uma dinâmica funcional e quantitativa que se enquadra nos padrões classificatórios de cidades médias no Brasil e no mundo.

Essas especificações se refletem na complexidade da rede urbana, independente da escala geográfica. Os diferentes contextos em que as cidades estão inseridas diversificam a dinâmica reticular de cada urbe, proporcionando articulações mais intensas e interdependentes.

### **1.2.1 Breve análise das Cidades Intermediárias no Mundo Globalizado**

A literatura que trata das cidades no mundo globalizado, embora seja recente, traz consigo uma série de diversidade teórica. No âmbito nacional, diferentes pesquisadores, em todo o país, despertaram os seus olhares para analisar a diversidade que a temática supracitada propõe, com investigações que se dedicam não apenas à rede na escala macro, mas a partir do detalhamento de diferentes áreas do país. No que se refere à literatura internacional, diversos trabalhos foram publicados, discutidos a seguir, contribuindo para o fortalecimento da base teórica, viabilizando a identificação das similaridades, complementaridades e diferenças funcionais das cidades intermediárias a partir da análise intra e interescalar.

De acordo com esse debate, diferentes pesquisadores concordam com a multiplicidade de análises que a temática possibilita. Assim, ao delinear diferentes propostas de pesquisas, cada pesquisador está traçando uma trama a mais que venha a contribuir com o desvendamento do fenômeno, a partir das amplas escalas geográficas.

Neste sentido,

[...] a rede urbana é um fenômeno que pode e deve ser examinado em diferentes escalas: pode fazer muitíssimo sentido em se falar de uma rede urbana regional, especialmente em uma região com forte coerência de identidade sócio-espacial e de fluxos internos; contudo, ela será ao mesmo tempo, um subconjunto de uma rede urbana maior, nacional, a qual, por sua vez, estará menos ou mais fortemente articulada no interior de uma rede urbana global (SOUZA, 2010, p. 50).

O espraiamento dos efeitos das relações espaciais reticulares ao mesmo tempo contribui para evidenciar a intensidade da integração e interdependência das cidades em escalas cada vez mais longínquas, assim como, aflora as diferenças socioeconômicas das mesmas. Dessa forma, os resultados de cada pesquisa direcionam para um mesmo fim, ou seja, embora tenham contextos, muitas vezes, distintos, a trama se mostra mais fortificada, cujos eixos tornam-se incontroláveis, rompendo constantemente as delimitações territoriais. Neste sentido, ao propor uma análise do sistema urbano de um determinado recorte espacial, as relações não se fecham a esses limites, o que explicita a complexidade e volatilidade da temática.

Conforme essa abordagem, a centralidade que cada cidade exerce diante da rede torna-se subjetiva, o que impossibilita o uso de parâmetros generalizados para afirmar se determinada cidade é ou não intermediária para a sua região. Segundo Souza (2010), o nível de centralidade de uma cidade diante de sua região está ancorado na função exercida e na capacidade de ofertar bens e serviços para os outros centros urbanos. Assim, quanto maior é sua área de influência, maior é a sua centralidade que está diretamente atrelada à esfera econômica. “Uma cidade será tanto mais complexa e possuirá uma posição tanto mais elevada na hierarquia da rede urbana, quanto mais ela possuir essa capacidade de ofertar bens e serviços e capturar uma área de influência maior” (SOUZA, 2010, p.57).

A afirmativa acima demonstra, como o próprio autor propõe certa relação de correspondência entre complexidade do centro urbano, centralidade e posição hierárquica na rede urbana. Contudo, há contextos que evidenciam que não tem a existência dessa simetria

de modo permanente. A base da centralidade, ou seja, da funcionalidade diante de sua região, ou até mesmo em escala planetária pode ser efêmera, ligada apenas a algum fenômeno de grande expressão nacional e ou internacional. Todavia, essa condição não anula a correspondência entre os elementos supracitados.

Por conseguinte,

[...] As cidades, estruturadas em rede, passam a complementar-se, num compartilhar de seus equipamentos. Deste modo, pode ocorrer que um centro urbano não necessite possuir em alto grau todos os equipamentos, por deter uma pequena demanda, sendo então mais interessante e economicamente viável compartilhá-los com centros maiores. Esses serviços, mais especializados, as cidades médias possuem, para si e para sua área de influência e, geralmente, são implantados considerando-se uma demanda regional (SOARES, 2007, p. 488-489).

Essa complementaridade, contudo, não proporciona um efeito direto quanto às desigualdades de classes. Para contemplar essa variável é necessária a efetivação de políticas públicas que proporcionem a inclusão social, não apenas como um paliativo, mas que altere a estrutura de exclusão com base na qualificação educacional e profissional, além de agregar os demais itens que garantam a qualidade de vida para aqueles que compõem a trama urbana dessas cidades.

A partir desse contexto que evidencia, cada vez mais, a importância das cidades intermediárias diante das diferentes tessituras espaciais, as pesquisas sobre essas temáticas se tornaram muito instigantes e necessárias para proporcionar um melhor planejamento urbano e uma melhor fluidez dos fluxos veiculados matéria e imaterialmente entre as cidades de diferentes níveis hierárquicos.

Portanto,

[...] resulta relevante destacar que em los últimos años un conjunto de ciudades medias han venido a jugar un papel crucial, ya que se han consolidado como espacios em donde se establecen y se construyen los nuevos modelos de desarrollo; los avances y las oportunidades del nuevo modelo económico se observan claramente em estos espacios urbanos (González, 2009, p. 72).

Diante desse debate, Ballet Sanfeliu e Spósito (2009, p. 11), [...] “se trata de un tipo de ciudades que combinan una determinada talla demográfica, com unas funciones de mediación entre escalas muy diversas (locales, regionales e, incluso, globales) y con una determinada organización socioespacial”.

A concepção explicitada acima associa a cidade média à escala regional. Essa leitura torna-se crescente a partir dos efeitos do processo globalizante. Contudo, segundo alguns estudiosos, a leitura da ótica na escala intraurbana das cidades médias foi proposta antes mesmo do uso da terminologia cidades médias. Essa dimensão ótima da cidade era pensada a partir do equilíbrio das dimensões econômicas e sociais. De acordo com Costa (2002), essas características seguindo essa ótica, eram perceptíveis nas obras de Aristóteles, na Grécia Antiga, assim como, no século XIX, discutidas por Ebenezer Howard (cidades-jardim) e por Le Corbusier (cidade radioasa).

Essas concepções voltadas ao equilíbrio a partir de uma cidade ótima perderam força com a difusão tecnológica oriunda da globalização que intensificou a complexidade nas relações internas e externas ao espaço urbano. Com isso, as relações espaciais se fortaleceram e o ponto de equilíbrio se mostra cada vez mais distante da realidade dos centros urbanos, independente do seu tamanho. Dessa forma, “entre os impactos oriundos da globalização sobre o urbano, serão consideradas, de um lado, a *criação* de novos centros e, de outro, as *alterações funcionais* ou a *refuncionalização* dos pequenos centros preexistentes” (CORRÊA, 2006, p.262).

A terminologia e emergência das cidades médias segundo Amorim Filho e Serra (2001), teve um primeiro ciclo de interesse geral, governamental e acadêmico nas décadas de 1960 e 1970, com o pioneirismo da França, visualizados no VI Plano de Desenvolvimento Econômico e social (1971-1975). Essa noção de cidade média é reforçada pela necessidade de uma rede urbana mais equilibrada, demandando desconcentração de funções urbanas que antes estavam restritas às metrópoles.

A trajetória de desconcentração funcional se difundiu rapidamente não apenas na Europa, ou nos países centrais. Essa lógica de espraiamento de funções urbanas mais específicas tornou-se uma necessidade de sustentação da própria rede. Contudo, a motivação primaz, não estava baseada nos fundamentos do equilíbrio socioeconômico, voltados para a qualidade de vida que essas cidades poderiam oferecer.

Nesse contexto,

Al igual como ocurre en la mayoría de las grandes ciudades latinoamericanas – y ahora también en las de rango medio –, una de las principales particularidades del crecimiento urbano chileno, ha sido reflejar el incremento en las desigualdades socioeconómicas entre los sectores beneficiados y aquellos excluidos de la economía

abierta a la competencia internacional (RUIZ, VÁSQUEZ; FERNÁNDEZ, 2012, p. 125).

A disseminação das cidades médias e a distribuição funcional vieram acompanhadas com os problemas dos grandes centros metropolitanos. Isso é reflexo da ausência de planejamento urbano coerente com as especificidades de cada cidade, além do objetivo maior dessa descentralização estar atrelado à desenvoltura do processo de fluidez das relações espaciais que transitam na trama urbana a fim de assegurar a veiculação do domínio sobre mais áreas.

Essa lógica da disseminação das cidades médias, cria novos nexos de articulação espacial, propiciando o fortalecimento da totalidade da rede, a partir da presença de núcleos urbanos intermediários que se conectam à rede no exercício de ofertar funções que outrora estavam restritas às metrópoles. Ao considerar a diversidade dos contextos regionais, pode-se identificar que não há uma padronização rígida da conceituação cidades médias, mas emerge e se fortalece a ideia de que em uma determinada área territorial, pode existir com a funcionalidade de cidades médias. Mesmo não tendo as características similares das cidades mais dinâmicas que se enquadram nessa categoria.

Vários pesquisadores em todo o mundo fazem uso de diferentes critérios que permitem categorizar essas cidades, proporcionando almejar os objetivos propostos em suas pesquisas. Muitas vezes, esses critérios são diferentes até mesmo dentro de um país, o que permite diversificar as matrizes teórico-metodológicas. Isso evidencia que a ausência de um enquadramento fechado para definir o que seria uma cidade média reforça a ideia de que é partir do contexto regional que se exprime a funcionalidade de uma cidade diante da rede urbana. Assim, embora haja categorias hierárquicas das cidades em uma escala mais ampla, isso não impede de detalhar as especificidades das relações espaciais na escala regional.

Essa flexibilidade de categorizar hierarquicamente pode revelar a intermediação de uma cidade diante de sua região, proporcionando influência a partir da oferta de funções mais específicas que se mostram ausentes nos centros menores. Além desses elementos podem ser acrescidos vários fatores peculiares a uma determinada região, a exemplo da distância dos centros metropolitanos, condições das vias de transportes, quantidade e qualidade do transporte coletivo, preço de passagens, rendimentos familiares, preços dos bens e serviços ofertados tanto nos centros urbanos que atraem fluxo populacional quanto os que direcionam esse fluxo.

Os inúmeros fatores que interferem nas relações espaciais que fluem entre os diferentes centros urbanos implicam diretamente no arranjo da rede urbana, com traçados que perpassam desde os centros urbanos mais dinâmicos, aos mais estagnados. Essa volatilidade configura a trama urbana de modo desigual, interdependente e complementar.

Diante dessas metamorfoses das relações espaciais, as cidades médias explicitam cada vez mais o seu papel e importância diante da totalidade da rede. A funcionalidade desse grupo de cidades adquire notoriedade diante do Estado e das várias instituições de pesquisa que vêm a necessidade de aprofundar o conhecimento sobre esses centros urbanos emergentes, cujas funções desempenhadas tornam-se indispensáveis ao contexto local e regional e à sustentação da própria rede enquanto totalidade.

Diante disso, pode-se afirmar que:

[...] com a chamada globalização, de um lado, e, de outro, com as mudanças paradigmáticas e axiológicas do início da década de 90, observou-se nos últimos anos uma retomada vigorosa do interesse governamental, econômico, acadêmico, da mídia e de certa parte da opinião pública pelas questões relacionadas com as cidades médias (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p. 21-22).

Essa tendência de fortalecimento dessa categoria de cidades, tanto em nível internacional quanto nacional abre uma série de possibilidades para análises das diferentes áreas do conhecimento científico que podem contribuir com a minimização de problemas presentes nas grandes cidades. Embora as espacialidades sejam muito distintas, as funcionalidades de intermediação na rede parecem estar bastante próximas: intermediar as relações espaciais de um centro maior aos menos dinâmicos que muitas vezes, embora façam parte da composição da rede, não se mostram luminosos diante dos demais.

Além das relações de intermediação, as interações de complementaridades se mostram cada vez mais comum nessa categoria de cidades. Diante dessa lógica, embora seja difícil padronizar essas cidades diante de um conceito uniforme, sobretudo, devido às suas singularidades, além da própria conjuntura espacial nas quais estão inseridas. Existem elementos que compõem a essência dessas cidades em todo o mundo, os quais revelam a importância das mesmas diante da rede nas múltiplas escalas.

Essa dinâmica fluente diferencia as cidades no sistema urbano, o qual se mostra cada vez mais aberto, ratificando-se que “a cidade é uma totalidade dentro de duas totalidades – o

mundo e a formação socioespacial” (ARROYO, 2006, p.82). Essa dupla condição revela que as interações espaciais das cidades tornam-se muito mais intensas, além dos seus limites territoriais. Nesse sentido, Arroyo (2006, p. 81) explana a força que as cidades têm diante da rede: “é na encruzilhada da circulação das redes, dos fluxos, que as cidades crescem ou se estancam. É através de sua capacidade para criar condições de fluidez e porosidade territorial, que elas conseguem ser ponto de confluência de diversos circuitos produtivos”.

A centralidade da cidade diante da sua região torna-se essencial para ratificar a representatividade diante da rede. Logo, cidades que se encontram na franja urbana das regiões metropolitanas, embora possam ter contingente populacional elevado, não têm força para exercer centralidade diante da rede, pois é ofuscada pela cidade primaz.

Com base nos indicadores qualitativos esta abordagem envereda na trama da funcionalidade das cidades intermediárias junto à rede urbana. As principais discussões sobre a temática elencam uma série de elementos que venham a caracterizar as cidades intermediárias, alguns são consensuais, outros apresentam divergências. Contudo, não pode-se negar que na análise de um tema tão complexo e dinâmico o interesse maior não é chegar a uniformização de um conceito, mas desvendar as suas funcionalidades diante da rede nas amplas escalas geográficas.

### **1.2.2 Emergência das cidades Intermediárias no Contexto Brasileiro**

No Brasil, a constituição de extremos da rede urbana inibiu historicamente o fortalecimento de cidades intermediárias diante da escala regional. Essa configuração reticular consolidada no território brasileiro altera-se com a necessidade de descentralização do capital além dos limites dos grandes centros urbanos. Com base nesse condicionante, praticamente de modo repentino, fixos e funções urbanas são compartilhados com os subespaços que até então mantinham-se opacos diante da centralidade urbana das grandes cidades do Brasil.

Essa conjuntura no país formou a estrutura para a emergência das cidades intermediárias que se dissiparam por todo o território brasileiro, preenchendo os vácuos de intermediação da rede urbana. O fortalecimento desse nível hierárquico na rede contribuiu para a redução dos desníveis regionais na esfera social e econômica, porém o foco não foi proporcionar a diminuição das desigualdades socioeconômicas, mas manter a expansão

capitalista. Dentro dessa perspectiva, essas cidades tornaram-se polarizadoras em suas respectivas regiões, atraindo empreendimentos e políticas públicas que asseguraram o próprio posicionamento na rede.

A consolidação desses novos níveis hierárquicos, em todo o país, na rede urbana implicou numa série de mudanças nas relações intraurbanas e, sobretudo, interurbanas, redirecionando os vetores que constituem as múltiplas dimensões do espaço geográfico. Essa nova condição da estrutura hierárquica das cidades trouxe consigo, dialeticamente, avanços e regressos, os quais precisam de análises minuciosas para apreender as multifacetadas transformações em uma curta escala temporal, sem ocultar a estrutura pretérita.

Diversos pesquisadores brasileiros concordam quanto às diferenciações socioeconômicas e espaciais das cidades que exercem a função intermediária para a sua região, mas que têm particularidades muito distintas diante da rede urbana em um contexto mais amplo. Dentre as contribuições teóricas, pode-se citar Souza (2010) que enfatiza as cidades com função de intermediação, mas com características bem distintas. Esse autor elenca uma série de fatores que interferem na dinâmica dessas cidades, a exemplo da diversidade das atividades econômicas, número de habitantes, renda da população, elementos histórico-culturais, sofisticação dos bens e serviços ofertados, e centralidade econômica. Logo,

[...] por conta disso, o status do núcleo como um centro de gestão do território, terá igualmente, não só a ver com a quantidade de habitantes, mas também, com a renda dos habitantes e outros fatores. Uma cidade média em uma região pobre, como o Nordeste brasileiro, tenderá a não apresentar comércio e serviços tão diversificados e sofisticados quanto uma cidade de mesmo porte em uma região mais próspera, com uma presença bem mais expressiva de estratos de renda médios, como o interior de São Paulo ou o Sul do país, por exemplo (SOUZA, 2010, p. 30-31).

O referido autor, ainda contribui ao mencionar uma escala geográfica mais ampla. Além de contextualizar as diferenciações das cidades com a função de intermediação na rede em nível nacional, ainda propõe uma analogia com cidades que têm a mesma funcionalidade hierárquica em países desenvolvidos, como a Alemanha. Essa discussão reforça a necessidade de investigações teóricas ainda mais profundas que possibilitem a apreensão dos papéis exercidos dessas cidades diante da rede a partir das singularidades de cada região.

Nessa perspectiva, Soares (1999) atenta para vários elementos que se tornaram intrínsecos à pesquisa sobre as cidades médias, dentre eles, a referida autora elenca a posição que essas cidades ocupam na organização espacial diante da intensificação do processo



globalizante; emergência de problemas que antes eram próprios dos grandes centros urbanos, fator que reduz as relações sociais e a qualidade de vida; frágil organização da rede urbana; necessidade de um debate sobre rede urbana e suas vinculações com a dinâmica urbana; além da articulação do território nacional.

Diante dessa lógica, Sobarzo (2009) corrobora ao explicar que a intermediação obedece à lógica da combinação entre as horizontalidades e verticalidades discutidas por Santos (1996) diante das interfaces entre as forças globais e locais que paradoxalmente se combinam e se contrapõem, definindo um espaço de geometria variável. Essa ponderação do autor reforça a evidência da volatilidade das relações espaciais, a partir da não linearidade. Todavia, as relações não aleatórias atendem a requisitos seletivos, com “interesses também específicos e instáveis que obedecem a demandas e requerimentos externos” (SOBARZO, 2009, p. 151).

Essa geometria variável é fortemente discutida por Bellet Sanfeliu (2009), ao trazer à tona a questão das relações hierárquicas na rede. Segundo a autora,

En esta nueva red de geometria variable conviven las relaciones jerárquicas con otras relaciones en red no necesariamente continuas en el espacio. Un nuevo funcionamiento del espacio, una nueva organización del territorio que es fruto de la creciente movilidad de los recursos, la tendencia a la especialización y complementariedad de los lugares y el proceso de descentralización de algunas actividades y funciones. El orden de la nueva jerarquía, la posición que ocupan las diferentes ciudades en la red mundial ya nada tiene que ver con el tamaño de la población (2009, p. 34).

Ao ponderar essas reflexões, torna-se pertinente, neste trabalho, analisar as funções de intermediação das cidades que estão nessa posição na rede, assim como as suas respectivas forças de influência sobre as suas hinterlândias. A não adoção de uma análise simplificada dos níveis hierárquicos da rede urbana em Sergipe direciona o debate teórico não apenas para a constituição atual da trama interurbana e o fortalecimento das cidades intermediárias, mas perpassa pelas literaturas pioneiras que tratam da temática para consolidar uma base teórica que permita realizar uma análise analítica da presente proposta, considerando-se de modo interdependente as escalas espacial e temporal.

Dentro da mesma lógica global, o debate teórico sobre as cidades intermediárias no Brasil é recente. A emergência dessa temática segue parcialmente a mesma tendência dos países pioneiros que lançaram o olhar para esse tipo de cidades. A parcialidade decorre, ao

considerar que uma das preocupações iniciais de destaque das cidades médias se dava pela fundamentação em busca da qualidade de vida desses centros urbanos a partir do planejamento.

No Brasil, embora esse elemento foi proposto, as ações executadas, em sua maioria, não consideraram devidamente, repercutindo no compartilhamento de problemas urbanos típicos de metrópoles nas cidades médias. Isso ratifica a ideia de que a emergência dessas cidades no Brasil está atrelada ao próprio processo de descentralização industrial.

Quanto ao debate teórico, no Brasil, as discussões acadêmicas ganharam força com a disseminação e rápido crescimento dessas cidades por todo o país. Na literatura que aborda esta temática, existe uma variedade de critérios e nomenclaturas referenciando essas cidades. Mas, do mesmo modo das discussões internacionais, não são identificados conceitos uniformes que venham possibilitar uma definição mais abrangente. Isso é reflexo da própria configuração das relações espaciais que embora sejam direcionadas pelo um poder maior, não são limitadas à reprodução análoga nos contextos locais e regionais.

Dentre os principais estudiosos dessa classificação de cidades, se destacam Milton Santos, com os seus estudos pioneiros em que associa o tema à dinâmica do espaço geográfico; Spósito se destaca com suas pesquisas que tratam a temática, considerando os diferentes contextos espaciais aos quais essas cidades estão inseridas e articuladas; Corrêa, em suas discussões sobre rede urbana, tem grande contribuição com suas análises sobre a importância dessas cidades para a configuração da rede.

Nos últimos anos, além desses pesquisadores, outros estudiosos dedicaram as suas análises a essa temática, a exemplo de Castelo Branco, Amorim e Serra, Sobarzo, Arroyo, Soares, dentre outros que têm grandes contribuições no detalhamento das especificidades das relações espaciais dessas cidades diante da rede urbana.

Outra importante fonte de dados sobre as cidades médias são as instituições de pesquisas, cujas publicações têm grande contribuições em uma escala mais ampla, sobre a dinâmica dessas cidades. Em nível nacional cabe destacar o IBGE e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), cujos resultados de pesquisas subsidiam vários estudiosos em todo o país, a partir dos dados secundários e seus procedimentos metodológicos adotados.

Os resultados divulgados pelo IBGE contribuem para a caracterização sobre informações populacionais, assim como dados sobre urbanização, migrações, além de outras informações que contribuem com o detalhamento do perfil das cidades brasileiras e suas relações na rede. Quanto a essas relações, as publicações referentes ao REGIC subsidiam os estudos com um panorama mais amplo das relações e das áreas de influências entre as cidades.

O IPEA, também apresenta grandes contribuições em relação à rede urbana no Brasil, dentre as principais se destaca a configuração atual e tendências da rede urbana. Os resultados dessa pesquisa evidenciam as transformações recentes da rede urbana no Brasil. Considera os processos econômicos gerais, regionais e as variáveis que classificam as cidades, a partir da hierarquia urbana.

Essas pesquisas tornaram-se basilares para um melhor entendimento sobre a rede urbana no Brasil, bem como para a classificação dos níveis de cidades dentro dessa trama. Outro fator importante referente a essas pesquisas é a base metodológica adotada, que considera variáveis que permitem identificar indicadores essenciais relacionados à rede urbana, a exemplo da hierarquia e da abrangência da polarização. Esses elementos são essenciais para os estudos que envolvem a temática, pois possibilita identificar a funcionalidade e dinâmica dos centros urbanos a partir da agregação de dados quantitativos e qualitativos.

Vale ressaltar, que embora os métodos sejam variados, os resultados publicados pelo IPEA denominado Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil tiveram como referência básica o REGIC de 1993. Na publicação seguinte do REGIC (2008) a tendência foi a mesma, mas com uma metodologia aperfeiçoada. Isso demonstra a convergência e complementaridade das pesquisas mencionadas

Os resultados das pesquisas realizadas por essas duas instituições permitiram desvendar a complexidade do sistema urbano no Brasil e suscitaram a elaboração de novas pesquisas com maior nível de detalhamento das especificidades locais e regionais, cujas contribuições são pertinentes. A realização de pesquisas mais específicas que considerem essa temática torna-se uma importante ferramenta para subsidiar os gestores públicos no planejamento e efetivação de políticas públicas, não apenas para o urbano, mas para a totalidade territorial.

Além dessas pesquisas supracitadas na dimensão macro, recentemente outros estudos foram realizados com dimensões mais gerais contribuindo com a base de dados sobre a temática, um dos destaques é o estudo coordenador por Jean Bitoun, intitulado Tipologia das cidades brasileiras, a partir de um convênio firmado entre o Ministério das Cidades, rede Observatório das Metrópoles e do Observatório de Pernambuco de Políticas Públicas e Práticas Socioambientais.

Em todo Brasil, existem instituições de pesquisa que nos últimos os anos lançaram o olhar para a configuração da rede urbana e a importância dos centros urbanos, independente do seu tamanho populacional ou dinâmica econômica. Pode-se citar o Instituto paranaense de desenvolvimento econômico e social (IPARDES – PR), o centro de desenvolvimento e planejamento regional (CEDEPLAR – MG), a Superintendência de estudos econômicos e sociais da Bahia (SEI – BA). Dentre outras instituições de âmbito regional que apresentam importantes publicações sobre a temática, com apoio em uma matriz metodológica dos estudos macros.

Ao considerar todas essas pesquisas, verifica-se que a base de dados na escala macro sobre rede urbana no Brasil, associada à complexidade do fenômeno instiga o desenvolvimento de pesquisas por todo o país que contemple todos os patamares de cidades diante da rede. Considerando-se desde os grandes centros conurbados àqueles estagnados, pois essa é a realidade do Brasil. Assim, pode-se evidenciar o mosaico de relações espaciais que se estende por todo o país, demonstrando a articulação e exclusão, além da possibilidade de efetivar políticas que acompanhem essa lógica integradora.

Diante dos resultados das pesquisas mencionadas, reforça a ideia que categorizar as cidades, não é uma tarefa fácil e muito menos objetiva. A literatura internacional e nacional que compõe a temática, não tem como atividade fim uma categorização padronizada, mas usa-se como meio, a partir dos objetivos de cada pesquisa, a melhor maneira de classificação que venha atender aos objetivos propostos. Essa subjetividade é fundamentada nas próprias relações espaciais que se exprimem segundo a intersecção espaço-temporal, logo a generalização torna-se uma ferramenta inviável para as análises que envolvem fatos sociais.

No Brasil, vários estudiosos contribuíram com pesquisas que permitem visualizar a amplitude e diversidade das cidades médias. Várias atribuições foram realizadas a essa categoria de cidades revelando a heterogeneidade dos centros urbanos que podem estar dentro

de uma mesma categorização. Conforme explicitado, essa diversidade é oriunda dos contextos espaciais que cada cidade está inserida e consequentemente da própria rede de relações exercida diante da trama espacial.

Muitos autores categorizam essas urbes, enquanto cidades médias, porém, para esta discussão não será utilizada essa nomenclatura, pois diante do contexto do recorte espacial e dos objetivos propostos torna-se mais coerente adotar a terminologia cidades intermediárias. Contudo, ao longo da discussão, a expressão cidades médias será introduzida a partir da contribuição de outros pesquisadores que a utilizam.

Os termos supracitados não são excludentes, dependendo das variáveis utilizadas podem ser colocados como semelhantes. Conforme exposto anteriormente, a subjetividade não limita a pesquisa nas Ciências Humanas, mas instiga a alcançar novos elementos que contemplem a realização de resultados diversos diante de cada contexto ou quebra a lógica cartesiana de outrora, favorecendo maior detalhamento da escala local diante do espaço global.

Em relação à classificação cidades médias, no Brasil, vários pesquisadores adotam variáveis diversas, dentre estas se destaca o tamanho populacional. Diversas propostas classificatórias consideraram o contingente populacional como variável importante nessa delimitação. Os principais estudos nessa direção foram o de Amorim e Serra (2001), delimitando entre 50 e 250 mil habitantes; Santos (1994) cita que para ser uma cidade média deve ter no mínimo 100 mil habitantes; Castelo Branco (2006), menciona o mínimo de 350 mil habitantes; Andrade e Serra (2001), fazem duas classes de tamanho, uma entre 50 e 500 mil habitantes e outra de 100 a 500 mil habitantes.

Essas classificações, mesmo sendo baseadas em uma variável quantitativa, reforçam a dificuldade de atingir um patamar único classificatório. A complexidade do urbano e das relações espaciais direcionam para a ausência de uniformidade de uma escala numérica que venha enquadrar o que seria cidades médias. A subjetividade impera sobre essas classificações, pois conforme mencionado anteriormente, as variáveis consideradas são de acordo com o contexto local, adaptando-se às metamorfoses processadas ao longo do tempo e impulsionadas pela inserção de técnicas que permitem mais fluidez das relações espaciais. Logo, o uso de parâmetros generalizados, não se faz uma alternativa para análise dessas cidades.

Nesse sentido,

Algumas dificuldades se apresentam para a seleção de informações em nível nacional: a primeira refere-se à escassez de informações quantitativas coletadas segundo o mesmo critério para a construção de indicadores; a segunda está relacionada à carência de indicadores qualitativos que atendam aos mesmos parâmetros referidos para as informações quantitativas; e a terceira está na dificuldade de incorporar a diversidade, que constitui uma das características básicas das cidades médias. (CASTELLO BRANCO, 2006, p.250).

A diversidade que as cidades médias apresentam é debatida por vários pesquisadores, fator que fortalece o detalhamento das singularidades dessa categoria de cidades e de sua área de influência imediata. No Brasil, muitos estudiosos mencionam em suas pesquisas essa diversidade e propõe que não deve-se usar os mesmos patamares numéricos diante da abrangência do território nacional e das diversidades regionais.

A heterogeneidade se faz presente em todas as regiões do país, se revelando em muitas situações enquanto paradoxos. Por isso, a atenção dos maiores pesquisadores dessa temática em apontar essas distorções ao se propor definir uma cidade média. Mesmo aqueles que propuseram patamares numéricos, fortalecem o debate sobre o contraste do urbano no Brasil. Dentre esses, cabe mencionar Castello Branco (2006) que elucida outras variáveis a serem consideradas, a exemplo da centralidade, pois uma cidade pode ter um elevado contingente populacional, mas não tem centralidade diante de sua região. Esse tipo de situação pode ocorrer em áreas metropolitanas em que a centralidade é exercida pela capital, sendo que as demais cidades dessas áreas não exercem influenciam sobre sua região.

Diante dessa lógica uma cidade com o contingente populacional que não estar dentro dos padrões quantitativos de uma cidade média, pode exercer forte centralidade diante de sua região. Essa funcionalidade regional está atrelada às diversas variáveis imbuídas em seu contexto e das urbes que estão em sua região de influência.

Essas subjetividades propõem a realização de mais pesquisas sobre as cidades que embora, diante do parâmetro quantitativo não sejam cidades médias, mas que exercem funções regionais importantes. Condição que proporciona posição diferencial na rede urbana, ao promover atração variada de fluxos a partir das funções desempenhadas e ofertadas para a sua região.

Em muitas cidades que se encontram nessa posição de intermediação, as funções não são tão específicas, típicas de cidades médias das áreas do país mais dinâmicas economicamente, mas os papéis exercidos por essas urbes se sobressaem aos dos centros locais que estão em seu entorno. Isso demonstra a precariedade dos serviços urbanos ofertados nos pequenos municípios do Brasil, em que a sede municipal não é capaz de ofertar diariamente atividades essenciais à sua população.

O número de 5.570 municípios existentes no Brasil, associado às discrepâncias socioeconômicas espalhadas em todo território induz a pensar os extremos da rede urbana no Brasil. Os resultados do último censo demográfico demonstram a tendência continuada do pequeno número de grandes aglomerações urbanas e do amplo quantitativo de urbes com um contingente populacional abaixo de 20 mil habitantes, representando 81,74% das cidades brasileiras (tabela 02).

Tabela 02  
Brasil  
Número de cidades e população absoluta das cidades por tamanho da população  
2010

<b>Classes de Tamanho das Cidades</b>	<b>Brasil</b>	<b>Centro-oeste</b>	<b>Norte</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Sul</b>
<b>Até 500</b>	50	-	1	3	-	46
<b>De 501 a 1.000</b>	234	9	9	46	28	142
<b>De 1.001 a 2.000</b>	663	61	60	174	182	186
<b>De 2.001 a 5.000</b>	1.579	145	113	520	484	317
<b>De 5.001 a 10.000</b>	1.160	96	104	472	318	170
<b>De 10.001 a 20.000</b>	863	76	76	319	254	138
<b>Mais de 20.000</b>	1.016	79	86	260	402	189
<b>De 20.001 a 50.000</b>	583	48	53	177	199	106
<b>Mais de 50.000</b>	433	31	33	83	203	83
<b>Total</b>	5.565	466	449	1.794	1.668	1.188

Fonte: IBGE, Censo demográfico 2010.

Elaboração: SANTOS, M. M. J.

Esses dados fortalecem as pesquisas que buscam analisar as relações espaciais de cidades que estão distantes dos principais centros econômicos do país, mas que têm grande representatividade diante do seu contexto regional. Esses números ainda permitem evidenciar a rarefação de cidades acima de 20 mil habitantes em todas as regiões do país: A região que apresenta maior percentual de cidades acima de 20 mil habitantes é a Sudeste, sendo que das 1.668 cidades, apenas 24,10% estão acima desse patamar; em seguida, a Região Norte com um total de 449 cidades, apresenta um percentual de 19,15%; na sequência a Região Centro-oeste tem uma representação de 16,95% das cidades acima da faixa mencionada, de um total de 466 cidades; Na Região Sul, com total de 1.188 cidades, apenas 15,90% tem acima de 20 mil habitantes; enquanto a Região Nordeste apresenta um menor percentual do país com cidades acima desse patamar, 14,49% de um total de 1.794 cidades.

Os dados do último Censo revelam uma predominância de centros urbanos com contingente populacional abaixo de 20 mil habitantes, cuja representatividade é de 81,75%. Mas, ao observar os números dos Censos anteriores, verifica-se uma tendência progressiva do aumento percentual de cidades acima dessa faixa populacional em relação ao total de cidades. Essa propensão deve ter a atenção não apenas dos pesquisadores, mas dos gestores públicos, para um melhor planejamento das demandas territoriais.

A síntese de alguns dados reforça a abrangência que a temática envolve. Assim, independente da nomenclatura usada, do patamar quantitativo, da localização geográfica ou das variáveis aferidas e analisadas, o estudo das cidades médias desvela a complexidade dos elementos constitutivos da trama reticular no território brasileiro em que as cidades intermediárias se espalham com um papel fundamental de articulação na teia urbana nos diferentes contextos regionais.

No recorte espacial delimitado nessa pesquisa, a população da cidade intermediária analisada se encontra entre 50 e 100 mil habitantes, ou seja, não perfaz o patamar colocado pelo IBGE para ser considerada uma cidade média (entre 100 e 500 mil habitantes). Em Sergipe, somente Aracaju e Nossa Senhora do Socorro, que compõem a região metropolitana, fariam parte desta classificação. Assim, ao considerar a funcionalidade regional, essas cidades não se enquadram na categoria de cidades intermediárias. Vale ressaltar que as cidades abordadas nesta pesquisa, mesmo não estando dentro dos patamares classificatórios relacionados ao contingente populacional, compõem o grupo de urbes que intermedeiam a rede



urbana, com um raio de influência de pequeno alcance espacial, mas com grande intensidade e importância regional.

Essas cidades são capazes de dirigir os diferentes tipos de fluxos que permeiam a sua região de influência e, conseqüentemente, reduzem a centralidade das cidades de maiores níveis hierárquicos na escala regional. Desse modo, a rede torna-se mais equilibrada, em relação à disponibilidade locacional de bens e serviços e conseqüentemente amplia os eixos de circulação de renda, reduzindo as disparidades intraregionais.

Cada pesquisador que se propõe a debriçar sobre o tema manifesta a complexidade da pesquisa, porém, considerando essas adversidades, a problemática se torna instigante. Essa dinâmica permite trabalhar com diferentes variáveis que podem permear todas as escalas geográficas e faz emergir discussões reflexivas diante dos contextos diferenciados. Essa dificuldade de conceituar é compartilhada por Corrêa, considerado um dos maiores teóricos sobre rede urbana no Brasil. Segundo o autor: “conceituar cidade média implica em esforço de abstração, de estabelecer a unidade daquilo que é pouco conhecido, que aparece como muito diversificado” (CORRÊA, 2007, p. 25).

Essas abstrações retratadas pelo autor alimentam a necessidade de mais pesquisas direcionadas para cada subespaço. Ao mencionar as principais dificuldades (tamanho demográfico, escala espacial e dimensão temporal) que proporcionam a abstração da temática, Corrêa faz a seguinte correlação:

Assim, Aracaju, por exemplo, pode ser concebida como cidade média na escala brasileira, mas na escala sergipana aparece como macrocefálica cidade. Em relação às principais cidades de Sergipe, Propriá, Itabira [sic], Lagarto e Estância há um considerável hiato em termos de tamanho demográfico. Isto nos encaminha para o seguinte questionamento: existe uma escala espacial para qual é possível pensar em cidade média? (CORRÊA, 2007, p.26).

Em todo Brasil, são revelados novos dados sobre o perfil dessas cidades e suas conseqüentes interações espaciais nas diversas escalas geográficas. Santos (2010) aponta uma reflexão sobre esses diferentes níveis de integração da rede, distinguindo as cidades médias das pequenas, a partir da funcionalidade e integração reticular. O referido autor evidencia de modo geral a importância e contribuição dessas cidades para a sustentação da rede.

Deste modo,

Enquanto as médias possuem a função de articular os centros do capital e de comando (metrópoles globais, nacionais e regionais) aos menores núcleos urbanos, as pequenas possuem uma integração maior e, possivelmente, mais complexa com o campo e com a vida nos menores aglomerados urbanos, como as vilas e os pequenos povoados (SANTOS, 2010, p. 57).

Essa análise feita por Santos é corroborada por outros pesquisadores que através da base teórica junto à empiria constataam que a rede urbana brasileira é constituída por uma grande diversidade de formas, funções e fluidez, enquanto reflexos de contextos socioeconômicos e momentos históricos heterogêneos, mas que estão funcionalmente articulados.

Diante do exposto, constata-se que “a leitura da rede urbana implica em reconhecer que, embora o capitalismo opere com forças de dispersão e concentração, destacam-se os espaços metropolitanos, resultantes desse segundo processo, até porque deles procedem comandos sobre os demais” (ENDLICH, 2009, p. 406-407). Essa reflexão da autora contribui para ratificar que a emergência de novos níveis hierárquicos na rede não reduz a amplitude dos grandes centros urbanos sobre a totalidade, mas ao contrário, fortalece a trama a partir da intersecção das cidades intermediárias que criam novos corredores de fluxos espaciais para complementar os vácuos da rede.

A análise teórica de categorias que compõem as interações espaciais evidencia que diante da teia desigual que perpassa as múltiplas escalas, existe um preenchimento de paradoxos entre intensidade e rarefação constituídos por múltiplos objetos e ações que modelam o espaço. Esse emaranhado de extremos precisa da constante inserção e renovação dos integrantes, desde aqueles que formam o ápice da hierarquia aos que compõem a base periférica do sistema.

Diante dessa trama dialética, a funcionalidade das cidades intermediárias se torna emergente nesse descompasso reticular. Assim, o apogeu dessa categoria de cidades se deu pelo próprio comando da rede. A consolidação dessas cidades na rede urbana, não está associada ao acaso, mas a uma nova demanda que se manifestou a partir de uma nova reconfiguração espacial e temporal.

Consoante a essa demanda da própria estrutura, a fluidez e interações espaciais são metamorfoseadas constantemente, alterando-se de acordo com as novas demandas da ordem vigente. Essa condição torna as relações ainda mais complexas e voláteis. A cada nova

necessidade do sistema são traçadas novas estratégias direcionadas para a integração desigual, mas que assegura o espraiamento e força das interações espaciais.

Neste sentido, pode-se afirmar que a rede se constitui pela expansão do equilíbrio das relações espaciais, cuja base de sustentação está ancorada no desequilíbrio. Dentro dessa dialética o espaço é metamorfoseado a cada instante a partir das diretrizes da trama reticular. Essa lógica, nos últimos anos, foi marcada pela aceleração das ações e fluxos que condicionam a novas funções. Todavia, o espraiamento sempre marcou o capitalismo, assim, o grande marco diferenciador é a fluidez dos fluxos que demandam sempre o novo e este rapidamente se torna velho.

## Capítulo II

### DINÂMICA DA REDE URBANA NO SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU

*“[...] a cidade média seria um centro urbano com condições de atuar como suporte às atividades econômicas de sua hinterlândia, bem como atualmente ela pode manter relações com o mundo globalizado, constituindo com este uma nova rede geográfica superposta à que regularmente mantém com suas esferas de influência”.*

*(PONTES, Beatriz).*

## **CAPÍTULO II**

### **DINÂMICA DA REDE URBANA NO SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU**

Os recortes espaciais configurados e articulados na totalidade da trama geográfica explicitam os diferentes ritmos do movimento diacrônico que aproxima e afasta as relações espaciais constituindo uma miscelânea de conteúdos e estruturas distribuídos a partir da base espaço-temporal. Esse complexo entrelaçado de componentes articulados forma o espaço geográfico que, segundo Carlos, conforma o movimento historicamente determinado pela produção social (2008, p. 35).

A supracitada autora reforça que o espaço geográfico é produto de relações concretas que o homem cria na sociedade e através dela reproduz o desenvolvimento da humanidade, viabilizado pelas relações contraditórias que direcionam a constante construção e reprodução das relações espaciais (2008, p. 35). A evolução dessas relações implica dialeticamente em avanços e em retrocessos que se retroalimentam intensamente conduzindo os seus reflexos diretos e indiretos à estrutura espacial e aos seus agentes que, ao mesmo tempo, são ativos e passivos na reprodução espacial.

Nos diferentes recortes espaciais político-administrativos, as estruturas e os conteúdos, constituem formas complexas, articuladas e fragmentadas. Essa condição paradoxal é inerente a todos os subespaços, independente do nível de desenvolvimento, ou do tamanho territorial. As diferenças no capitalismo constituem complementaridade e autosustentação, o que incide nas relações contraditórias estabelecidas na micro escala geográfica e que são fortalecidas globalmente. Dessa forma, “a cidade moderna é um produto do capitalismo e, portanto, o resultado de determinantes universais de caráter mais econômico que cultural” (FREITAG, 2006, p. 41).

Essas articulações são processadas através da fluidez espacial com conteúdos variados e com diferentes ritmos de intensidade. Essas relações se dão dentro do próprio lugar e se espalham além dos limites territoriais fortalecidas pela interdependência que se torna cada vez mais necessária. Os conteúdos presentes e os meios que veiculam os fluxos são determinantes para a intensidade das relações espaciais nas amplas escalas geográficas.

## 2.1 Breve contextualização da Rede e Sistema Urbano

Com base na lógica de interligações interdependentes se fortaleceu no pensamento da Geografia tradicional a noção de sistemas de cidades. A introdução dessa terminologia nos estudos urbanos está atrelada à própria lógica das relações espaciais que ocorrem nas escalas intra e intercidades. Os parâmetros usados nas análises de sistema urbano são baseados na abertura das relações e na interdependência dos constituintes, ou seja, segue a própria perspectiva de rede urbana.

Os pesquisadores pioneiros que introduziram em suas pesquisas a ideia de sistema urbano se apoiaram na lógica da interdependência, ratificando a complexidade das relações urbanas a partir da conformação de sistemas abertos de cidades. Dentre as principais definições expostas pode-se citar a mencionada por Pred em que a partir do olhar de outros pesquisadores coloca que:

[...] um sistema de cidades pode ser considerado como um exemplo particular de um “sistema social complexo”. Como tal, é um sistema aberto, isto é, algumas das unidades pertencentes ao sistema interagem diretamente com unidades fora do sistema (cidades de outros países ou regiões) e o sistema como um todo pode ser afetado por fatos ocorridos em outro lugar. Tal como de um “sistema social complexo”, pode-se esperar de um sistema de cidades a ocorrência de um padrão de interdependência e ligações de informações entre suas unidades que se torne cada vez mais intrincado com a passagem do tempo (PRED, 1979, p. 13).

No esforço de esclarecer a definição de sistema de cidades, Pred (1979, p.13) explicita que pode ser definido como um conjunto que, independentemente da escala (nacional ou regional), os seus elementos são interdependentes, “que qualquer mudança significativa nas atividades econômicas, estrutura ocupacional, renda total ou na população de uma cidade-membro provoca direta ou indiretamente modificações” nos amplos segmentos das atividades econômicas, bem como em sua estrutura, renda e na própria sociedade.

Dentro desta mesma ótica sistêmica, vários outros pesquisadores enfatizaram as relações urbanas segundo a lógica de sistema de cidades, com a adoção de procedimentos metodológicos que permitiram identificar nível hierárquico, centralidade e regiões de influências. Desde as tradicionais teorias de Christaller e Losch sobre centralidade urbana, vários outros pesquisadores introduziram em suas análises elementos que foram referenciados

anteriormente pelos teóricos supracitados, contudo diferenciando a partir das técnicas de pesquisas e objetivos propostos das áreas e relações espaciais analisadas.

O acúmulo de pesquisas em todo o mundo sobre essa temática contribuiu com o avanço metodológico nas escalas global e regional. Essa amplitude de análises fortificou a temática, que desde Christaller, é aprimorada e reiventada na literatura internacional a partir de amplas contribuições de teóricos a exemplo de Mauri Palomaki (1964), Brian Berry, dentre outros que adequaram os procedimentos metodológicos ao recorte espacial analisado e aos objetivos propostos nas respectivas pesquisas.

No Brasil, as pesquisas pioneiras tiveram como base metodológica a adaptação da literatura internacional, as quais, em sua maioria, estavam atreladas a áreas de países desenvolvidos em que a rede urbana se encontrava consolidada. Essa conformação mais espraiada e equilibrada da rede presente nos países desenvolvidos não se faz uma realidade nos países emergentes e periféricos. Ao contrário do grupo dos países desenvolvidos, as ramificações da rede se mostram de modo rarefeito e com constantes descompassos que variam entre a hipertrofia e o desprovisionamento de equipamentos e estruturas urbanas necessárias para atender à população.

As pesquisas desenvolvidas, no Brasil, sobre essa temática emergiram a partir da institucionalização da Geografia enquanto ciência e disciplina escolar. Os cursos pioneiros no país foram o curso superior de Geografia na Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo em 1934 e a fundação da Faculdade do Brasil no Rio de Janeiro em 1935 (BARROS, 2000, p. 22).

A instituição desses cursos foi fortalecida principalmente pela participação de geógrafos franceses e alemães. A partir de então, as pesquisas geográficas adquiriram novos rumos, inclusive no que concerne à Geografia Urbana. Seguindo a mesma tendência das pesquisas pioneiras publicadas fora do Brasil, a análise sobre o urbano introduziu elementos que direcionaram para a rede urbana e o sistema de cidades, configurando resultados inovadores para a geografia brasileira.

Dentre os pioneiros dessa tendência no Brasil, cabe mencionar Pierre Deffontaines que, em 1944, publicou um artigo que trata da constituição da rede de cidades brasileiras. Na parte introdutória, o teórico menciona a diferença da origem das cidades na Europa e nos novos países. No primeiro grupo, as cidades surgiram em processos sucessivos, sendo restrita

a presença de cidades fundadas recentemente. No que se refere ao segundo grupo, os novos países, a rede praticamente inteira precisou se estabelecer. Esta conjuntura de rápida formação de cidades é uma realidade do sistema urbano brasileiro, em que o próprio autor questiona sobre a grande quantidade de cidades existentes no Brasil que foram constituídas em um curto período de tempo, formando “uma associação urbana já tão cerrada” (DEFFONTAINES, 1944).

O supradito autor ainda enfatiza outras peculiaridades do sistema urbano brasileiro, destacando-se a facilidade de se criar e povoar cidades, assim como de alterar de lugar, a partir da emissão de simples decretos. Outros pontos ressaltados na mesma obra é a presença de uma economia fechada, com ausência de interdependências, além da instabilidade da rede conformada pelo “surgimento de cidades novas mais ou menos efêmero e aleatório”, assim como o paradoxo entre cidades numerosas e as “gerações urbanas” que continuam a se formar.

Mesmo há mais de meio século, em algumas áreas do país a urbanização ainda se mostra rarefeita, em que muitas cidades têm uma funcionalidade urbana incipiente, tendo como reflexo forte dependência de outras urbes que oferecem maior diversidade de bens e serviços. Nesse sentido, esse grupo de cidades, em sua maioria, também não disponibiliza de uma oferta mais específica das funções urbanas, repercutindo no fortalecimento das grandes cidades sobre os centros que estão na base da rede. Assim,

êste país da dispersão rural mais absoluta fêz nascer uma rede urbana já cerrada, como se a dispersão tivesse também necessidade de organismo urbano. Tôdas as ocasiões são boas para que surjam as cidades: evangelização, minas, circulação, grandes trabalhos, o próprio isolamento (DEFFONTAINES, 1944, p. 308).

Essa publicação de Deffontaines apresenta relevante contribuição à Geografia urbana brasileira, a partir da contextualização que enfoca a formação paradoxal da rede de cidades, a funcionalidade e interações espaciais das mesmas. Em síntese evidencia que o processo acelerado de formação de cidades no Brasil, não permitiu a consolidação de um sistema de rede urbana mais equilibrado, situação que perdura até os dias atuais.

Nesse pioneirismo de análises sobre a rede urbana brasileira, cabe salientar as contribuições de outros pesquisadores que se dedicaram a detalhar e contextualizar a rede urbana brasileira, considerando o território nacional e suas partes. Dentre os principais



partícipes para o desenvolvimento dessa temática se destacam Michel Rochefort, com contribuições teóricas e metodológicas; Pedro Geiger com a pesquisa inicial intitulada “Evolução da Rede Urbana do Brasil”, além de outras publicações relevantes que consolidaram os estudos de rede urbana no país, com destaque para Milton Santos com a publicação inicial sobre a Bahia e Roberto Lobato Corrêa através de estudos de redes urbanas no Brasil (1967).

A partir desses estudos pioneiros vários outros pesquisadores debateram sobre essa temática nas diferentes escalas geográficas, contribuindo para o detalhamento dos processos espaciais oriundo das articulações e interdependência dos centros urbanos na rede. Diante dessa lógica Krafta (2013, p.16), expõe:

A noção, essencial aos sistemas complexos, de algo composto de muitíssimos componentes e regras de interação locais, isto é, entre agentes simétricos, que têm, assim, perfeita previsibilidade na escala micro, mas que, devido à simultaneidade de um número enorme de interações locais, não têm previsibilidade no plano macro, quando aplicada aos sistemas urbanos é tão revolucionária quanto, paradoxalmente próxima ao senso comum (KRAFTA, 2013, p. 16).

A estrutura interdependente dos sistemas de cidades requer a realização de pesquisas que evidenciem as metamorfoses processadas nos diferentes tempos e espaços que se interligam e se contrapõem. Em cada recorte espacial coexistem elementos oriundos a partir da ação em diferentes tempos que revelam as diferenciações do espaço geográfico. As definições mencionadas contribuem para contextualizar as tramas que envolvem o subsistema urbano de Aracaju no conjunto de suas relações espaciais nas diferentes escalas geográficas.

Por meio dessa discussão, Corrêa (2012) esclarece sinteticamente a variedade de redes geográficas existentes, ou seja, aquelas em que há intervenção antrópica. Dentro dessas, são mencionados os diferentes tipos de configurações da rede urbana, a qual é definida como:

conjunto de centros urbanos articulados entre si. Considerada como uma síntese, se não de todas, de muitas e muitas redes geográficas cujos nós e fluxos específicos iniciam-se, finalizam ou passam pelas cidades – redes ferroviárias, de uma bacia leiteira, das dioceses, dos bancos, dos partidos políticos, dos órgãos públicos e das grandes corporações – a rede urbana pode, assim, ser vista como a rede-síntese das demais redes geográficas, sendo ela própria uma rede geográfica (2012, p. 204).

Essa explanação descrita por Corrêa contribui para evidenciar que o processo de construção da rede urbana se mostra constantemente polifacetado em suas diferentes escalas geográficas. Consoante a esse complexo de estrutura e funções que dinamizam as diferentes

porções do espaço geográfico se destacam ainda as metamorfoses oriundas da própria dinâmica efetivada pelas relações sociais. O espaço se mostra versátil a cada nova inserção, exclusão ou ação diferenciada de alguns dos seus elementos que fazem parte dessa cadeia interativa e interdependente.

## **2.2 Hierarquia e Rede Urbana no Nordeste**

A escala regional da rede urbana, no Nordeste se configura pelo pequeno quantitativo de grandes e médias cidades em contraste ao grande número de pequenos centros urbanos que exercem pouco ou nenhum alcance espacial em suas relações interurbanas. Essa condição de disparidade é manifestada em todos os estados que fazem parte dessa região, sendo que em alguns as diferenças são mais explícitas do que em outros. Nesse sentido, a Região Nordeste se destaca nacionalmente pelo desequilíbrio de sua rede de cidades.

Ao considerar a escala nacional os extremos da rede são eminentes sendo revelados sem a necessidade de estudos mais detalhados. Contudo, essa condição instiga a realização de mais pesquisas na tentativa de desvendar as singularidades dessas cidades que formam esse conjunto de articulações descompassadas na rede geográfica.

Dentre as principais condicionantes desse descompasso nas relações reticulares do Nordeste, pode-se citar como fator contribuinte a abrangência territorial do Brasil que favorece a densidade reticular de umas áreas em detrimento da rarefação de outras. Essa particularidade geográfica é impulsionada por outros fatores que criam a divergência entre os lugares com a formação de áreas rarefeitas funcionalmente associadas à existência de localidades que têm funções variadas e específicas.

Esse desacerto quantitativo e qualitativo proporcionou um crescimento urbano centralizado e desequilibrado na escala nacional e favoreceu o mesmo ritmo de desequilíbrio na escala regional. Assim, as ramificações da rede urbana no Brasil segue a tendência central do país que se revela pelo paradoxo entre acúmulo e vácuos de especialidades funcionais ofertados à população.

Diante dessa lógica centralizadora, a Região Nordeste que, no período colonial se destacava como base da economia nacional, a partir da atividade canavieira, passou a exercer

papel secundário ou até mesmo periférico diante do país. Esse recuo econômico dessa região foi proporcionado pelo novo direcionamento das atividades econômicas priorizadas no país, a partir da demanda mundial do capital.

Essa migração locacional e alteração das principais atividades econômicas resultaram na continuidade de uma série de disparidades socioeconômicas. A condição de outrora, de área central foi aos poucos perdendo força diante da expressiva eminência de novas atividades que se instalaram no Centro-Sul do país. Nesse sentido,

O renascimento agrícola iniciado em fins do séc. XVIII e grandemente impulsionado, como vimos, depois da abertura dos portos e da emancipação política do país, favorece sobretudo, de início, as regiões agrárias mais antigas do Norte: as províncias marítimas que se estendem do Maranhão até a Bahia. Elas voltam então a ocupar a posição dominante desfrutada no passado e que tinham parcialmente perdido em favor das minas. Mas este novo surto do Norte brasileiro não durará muito; já na primeira metade do séc. XIX o Centro-Sul irá progressivamente tomando a dianteira nas atividades econômicas do país. E na segunda, chega-se a uma inversão completa de posições: o Norte, estacionário, senão decadente; o Sul, em primeiro lugar, em pleno florescimento. (PRADO JÚNIOR, 2006, p. 114).

Esse Nordeste estacionário se configurou a partir da emergência e consolidação das atividades industriais no país, mantendo esse perfil por vários anos sucessivamente, até a saturação da centralização industrial do Centro-Sul em fins do século XX. Dentro desse contexto, é válido mencionar que, inicialmente, as instalações industriais se mostraram distribuídas de maneira simultânea em praticamente todas as regiões do país. Ou seja, a concentração industrial não ocorreu de imediato com a implantação das primeiras indústrias. Somente em meados do segundo decênio do século XX, com a Primeira Guerra Mundial, é que essa conjuntura centralizada no Sudeste se estabelece no país de modo a ativar intensamente as diferenças regionais.

Ainda sobre esse processo de distribuição de indústrias no país, se pode afirmar que:

Foi no Nordeste que se instalaram, após a reforma tarifária de 1844, as primeiras manufaturas têxteis modernas e ainda em 1910 o número de operários têxteis dessa região se assemelhava ao de São Paulo. Entretanto, superada a primeira etapa de ensaios, o processo de industrialização tendeu naturalmente a concentrar-se numa região. A etapa decisiva de concentração ocorreu, aparentemente, durante a Primeira Guerra Mundial, época em que teve lugar a primeira fase de aceleração do desenvolvimento industrial (FURTADO, 2005, p. 194).

Conforme descrito por ambos os pesquisadores acima, a Região Nordeste transcorreu do ápice à periferia do poder econômico, no país. Vários elementos foram contibutos, dentre eles se destaca, a centralização industrial no Sudeste que se tornou o principal fator para a consolidação da disparidade socioeconômica e funcional entre o Nordeste e o Centro-sul. Essa tendência paradoxal de decréscimo e intensidade nas respectivas regiões mencionadas favoreceu a atual fragilidade da rede urbana, no Brasil.

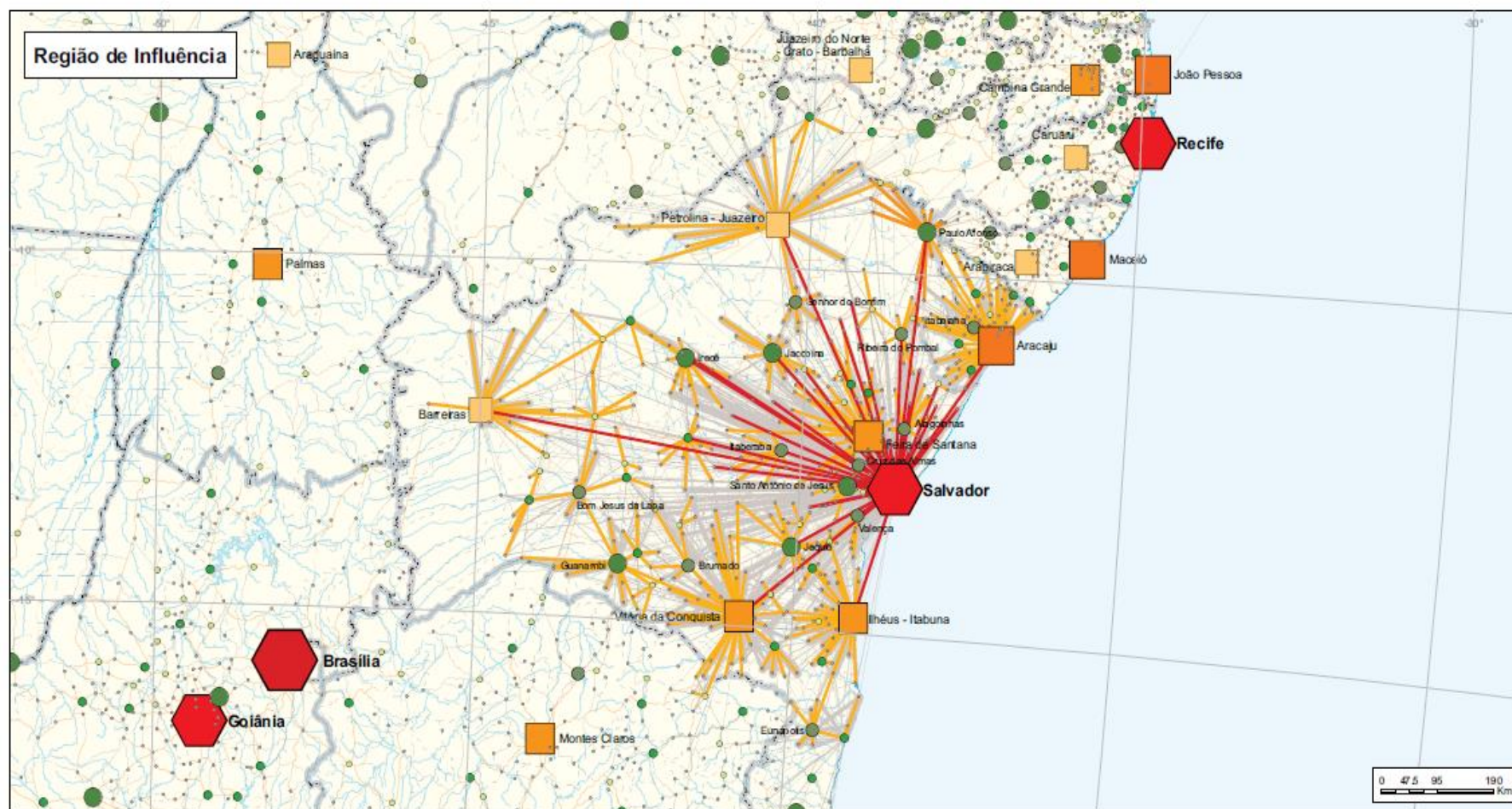
Desde os primeiros estudos sobre a rede urbana no Brasil que abordaram a escala nacional essas disparidades são evidenciadas repercutindo nas relações espaciais que envolvem desde o local até a esfera nacional. Essa condição de desequilíbrio entre os constituintes da rede no Brasil se intensificou, de modo acelerado, desde o período da instalação industrial, ou seja, a partir da necessidade de descentralizar a indústria mundialmente, permitindo a implantação em países com projeção de crescimento econômico, a exemplo do Brasil.

A descentralização da indústria na escala mundial possibilitou ao Brasil migrar da condição economicamente periférica para a economicamente emergente diante da esfera mundial. Mas, em contrapartida, intensificou os nichos de pobreza e desigualdade dentro do território nacional. Essa característica interna se acumulou à medida que o país ganhava espaço na economia mundial. Logo, as diferenças regionais fragilizaram o sistema urbano reticular e as relações espaciais como um todo.

No contexto regional o maior nível hierárquico do Nordeste é a metrópole. As cidades que se enquadram nesse nível são Salvador, Recife e Fortaleza. Essas três capitais administrativas exercem importante função na rede urbana nordestina, articulando-se com as demais cidades do país. As outras capitais estaduais do Nordeste têm uma área de influência mais reduzida, se restringindo aos limites territoriais ou algumas cidades próximas à divisa estadual.

Ao verificar a região de influência das demais capitais administrativas do Nordeste brasileiro, percebe-se uma melhor distribuição de cidades intermediárias, a exemplo da rede urbana comandada por Salvador (Metrópole) que tem como níveis hierárquicos sob a sua influência: Aracaju, capital regional A; Vitória da Conquista, Ilhéus e Feira de Santana, Capital Regional B, Barreiras, capital Regional C, além de vários centros Subregional A e B (figura 02).

**Figura 02 - Região de Influência de Salvador – 2007**



Fonte: IBGE (REGIC), 2008.

Na região de influência de Maceió, verifica-se Arapiraca como Capital Regional C e os subsequentes centros sub-regionais A e B. Na rede comandada pela metrópole Recife, constata-se o comando sobre Maceió e João Pessoa, classificadas como Capital Regional A, além de todos os demais níveis hierárquicos, salientando-se que a Capital Regional B, Campina Grande, está diretamente ligada ao subsistema urbano de João Pessoa, que não tem o nível hierárquico de Capital Regional C, mas há uma ampla distribuição de centros sub-regionais A e B. A região de influência de Natal apresenta sob o seu comando Mossoró, Capital Regional C, além dos centros sub-regionais A e B. A metrópole Fortaleza exerce influência sob as Capitais Regionais A (São Luís, Teresina e Natal), além da Capital Regional C, Sobral e os subsequentes níveis hierárquicos. São Luís tem Imperatriz como Capital Regional C, e, posteriormente, os demais níveis abaixo. Teresina, assim como Aracaju, tem como maior nível hierárquico no seu comando o centro sub-regional A, fator que remete à fragilização da rede.

### **2.3 Evolução e Contextualização Hierárquica do Subsistema Urbano de Aracaju**

A análise geográfica de um subsistema urbano é permeada de inúmeras variáveis que atuam internamente acrescidas de forças externas que agem direta e indiretamente em todos os partícipes que congregam o sistema. Essa articulação interdependente favorece a presença de paradoxos que permeiam as relações espaciais, tornando-as cada vez mais complexas.

O subsistema urbano de Aracaju, atual, tem essa cidade no maior patamar hierárquico do estado de Sergipe. A posição de capital regional A, segundo a categorização do REGIC - IBGE (2007) revela não apenas o ápice hierárquico, enquanto capital do estado, mas evidencia o jogo de forças e influências que desenvolve sobre os demais centros urbanos do estado. Segundo a publicação mencionada e outras fontes bibliográficas, Sergipe apresenta grande disparidade hierárquica entre as cidades que compõem esse subsistema.

Essa condição de disparidade é comum a áreas pouco desenvolvidas, a exemplo dos países subdesenvolvidos e daqueles que se enquadram no grupo dos países emergentes como o Brasil. Ao regionalizar as ramificações da rede e os seus respectivos nós urbanos é perceptível a discrepância regional quanto à distribuição dos níveis hierárquicos.

As regiões periféricas do país são as que mais apresentam discrepâncias com a rarefação de níveis hierárquicos intermediários. Esses subsistemas urbanos são constituídos por um ápice de cidades que estão no comando das regiões de influência e por uma base estrutural composta pela maioria dos centros urbanos que têm influência funcional sobre o seu território municipal. Entre esses dois extremos se encontra um número reduzido de cidades que exercem a funcionalidade reticular de intermediação, identificadas como cidades médias ou intermediárias.

A presença dessa categoria de cidades contribui para uma rede mais equilibrada e com maior fluidez espacial entre seus constituintes. Contudo, conforme mencionado acima, a presença dessa categoria de cidades no Brasil ainda se faz rarefeita. Em Sergipe, a capital regional A, Aracaju, tem um alcance espacial muito amplo e intenso sobre as demais cidades do estado, gerando uma discrepância de forças de atração e comando na rede urbana.

Os primeiros estudos direcionados para o sistema urbano de Aracaju seguem a mesma temporalidade das pesquisas em nível nacional. Dentre os pioneiros que dedicaram suas análises à dinâmica interurbana de Aracaju e das demais cidades que compõem sua rede, cabe destacar Roberto Lobato Corrêa, com seu artigo intitulado “Contribuição ao estudo da área de influência de Aracaju” (1965); Alexandre Diniz, com a publicação de “A zona de influência de Aracaju” (1969); e Aluizio Capdeville Duarte, com o artigo “Aracaju e sua região”, publicado no Boletim Geográfico (1971).

Outra contribuição importante sobre a dinâmica socioeconômica é o livro do historiador Ibarê Dantas que retrata a evolução historiográfica de Sergipe desde o início do período republicano. O referido autor subdivide a obra em cinco temporalidades, desde 1889 ao ano 2000. Em cada fase mencionada são evidenciados os aspectos socioeconômicos de Sergipe, revelando elementos inerentes ao (des)compasso da rede urbana no último século.

Nessas publicações foram retratados elementos importantes concernentes à dissipação da força de influência de Aracaju diante dos demais centros urbanos. Nos primeiros anos após a mudança da capital em 17 de março de 1855, Aracaju se mostra ainda limitada à centralidade exercida pelo porto e pela função política-administrativa.

Os centros urbanos mais tradicionais, a exemplo de Estância ao sul do estado, Propriá, ao norte, e Penedo (Alagoas) exerciam forte concorrência com a nova capital. Isso dificultou a rápida progressão da área de atuação da capital no interior do estado. Aos poucos a força de





paulatinamente. A área de influência da capital era limitada, com abrangência que se espraiava apenas na porção central do estado de leste a oeste.

A mudança dessa configuração de influência ganhou força através do favorecimento das novas funções atribuídas à recente capital. Conforme aos estudiosos dessa temática a condição de ser capital administrativa, associada a ter função comercial ancorada em um porto e comandar a mais importante área econômica de Sergipe foram fatores ponderáveis para a evolução urbana em rede de Aracaju (CORRÊA, 1965).

Esses elementos foram essenciais para atrair mais funções urbanas para a recente capital, a exemplo da indústria e outros serviços, proporcionando mais articulações com suas hinterlândias e, conseqüentemente, ratificação da centralidade. Essa expansão da área de influência de Aracaju foi favorecida pela estrutura radial das principais rodovias que cortam o território sergipano, contribuindo para o fortalecimento das relações estabelecidas com o interior.

Outro fator determinante é a pequena extensão territorial do estado de Sergipe que, relacionada às melhorias na infraestrutura de transporte, facilita o deslocamento pendular entre a capital e as demais urbes. Essa dinâmica fluida do transporte rodoviário se destaca no final do século XX, intensificando a mobilidade intercidades, condição que outrora se apresentava rarefeita pela ausência ou precariedade das técnicas de transportes dispostas no espaço que circunda o território sergipano.

A evolução do setor de transporte terrestre se mostou primordial para os avanços da área de influência da capital até o interior do estado. Em relação a esse aspecto, Ibarê Dantas (2004, p. 56) esclarece que:

[...] a chegada do trem em 1913 encurtava as distâncias entre determinadas cidades do Estado e entre Sergipe e Bahia. Por esse tempo chegou também o primeiro automóvel, cujo uso como opção de transporte se afirmaria a partir de 1918/19, fomentando as primeiras estradas de rodagem (1917/18). As viagens, dantes restritas ao carro de boi, ao cavalo, ou às barcas, encontravam nova alternativa, redefinindo o tempo do homem.

As novas técnicas agregadas a esse espaço, mesmo em um tempo tardio, tornaram-se essenciais para o fortalecimento da articulação entre as urbes nas relações interurbanas e até mesmo interestaduais. Essa redefinição temporal possibilitou intensificação das relações espaciais e maior interdependência entre as localidades interioranas e a capital do Estado.

Dentro da mesma lógica, Diniz (1969) discorre sobre as funções encontradas na capital e a área de influência da mesma. Em seu estudo o pesquisador quantifica e especifica as funções existentes em Aracaju, além de apontar a sua área de influência. Ao analisar essas especificidades são evidenciadas a localização estratégica da nova capital, viabilizada por interesses econômicos, sobretudo do setor canaveeiro atrelado ao transporte de mercadorias por meio do porto, e da ferrovia que foi construída cortando o estado no sentido longitudinal.

Esses fatores favoráveis não resultaram em uma rápida evolução da rede urbana da capital com o interior. Os extremos da rede entre a capital e o interior não foram abolidos. Duarte (1971) evidencia essa fragilidade da trama reticular em Sergipe ao fazer analogia com outros estados do Nordeste, em que a discrepância entre as urbes constituintes de um subsistema urbano se faz presente, mas com menor nível de paradoxidade. Dessa forma,

No estado de Sergipe não são encontrados outros centros urbanos de segunda ordem, ou centros de categoria imediatamente inferior, como se verifica em Alagoas, com Palmeira dos Índios, na Paraíba, com Campina Grande, em Pernambuco, com Caruaru. Aracaju apresenta, na hierarquia urbana do Estado, uma posição destacável, contrastando com os demais centros de categoria bem inferior, como Itabaiana, Estância, Lagarto e Propriá (DUARTE, 1971, p. 3.).

Essas três pesquisas geográficas sobre a rede urbana em Sergipe ratificam a fragilidade e desproporção do sistema reticular no estado, com as dificuldades iniciais da capital de se impor diante de suas hinterlândias a partir das principais funções urbanas que lhe foram incumbidas na sua fundação. Aos poucos, a sustentação de Aracaju no ápice da rede foi determinada pela sua função administrativa e comercial. A função portuária, que inicialmente foi um fator determinante para a transferência da capital, tornou-se secundária para o fortalecimento da primazia de Aracaju.

Essa fragilidade do subsistema urbano de Aracaju decorrente da centralização de serviços e bens especializados na capital não foi abolida ao longo dos anos. A inserção de novas técnicas em outros centros urbanos do interior sergipano não foi suficiente para reduzir a discrepância entre a capital e as demais cidades que constituem a sua rede de relações imediatas.

A modernização do espaço propiciou maior aquisição de equipamentos urbanos no interior do estado, contudo, de modo concomitante, possibilitou maior acessibilidade entre os centros menores e a capital, viabilizada pelos avanços no setor de transporte. Nesse sentido, o

aumento das funções urbanas no interior não foi suficiente para reduzir a força de influência de Aracaju em todo o território sergipano.

Esses estudos pioneiros revelam uma dinâmica da rede urbana em Sergipe que não contrasta com a dinâmica atual. As diferenças que se sobressaem são relativas à intensidade das relações espaciais que se fortificam a partir do acúmulo de técnicas ao longo do tempo. Acresce-se ainda a emergência de centros urbanos intermediários que outrora não demonstravam representatividade de influência na rede, assim como a redução da área do alcance hierárquico de urbes que anteriormente tinham uma ampla extensão econômica sobre outras cidades. Essa estrutura do espaço reticular em Sergipe revela certa tendência de continuidade e permanência nos níveis hierárquicos da rede.

O estabelecimento dessa estrutura das urbes que compõem o subsistema urbano de Aracaju é caracterizado pela ausência de grandes transformações e deslocamentos dos componentes hierárquicos constituintes dessa trama. Ao resgatar pesquisas anteriores que abordam essa temática, pode-se identificar uma linearidade das interações urbanas, distinguindo-se ao longo da escala temporal, sobretudo pela intensidade do movimento, interdependência entre as urbes e ampliação da abrangência espacial.

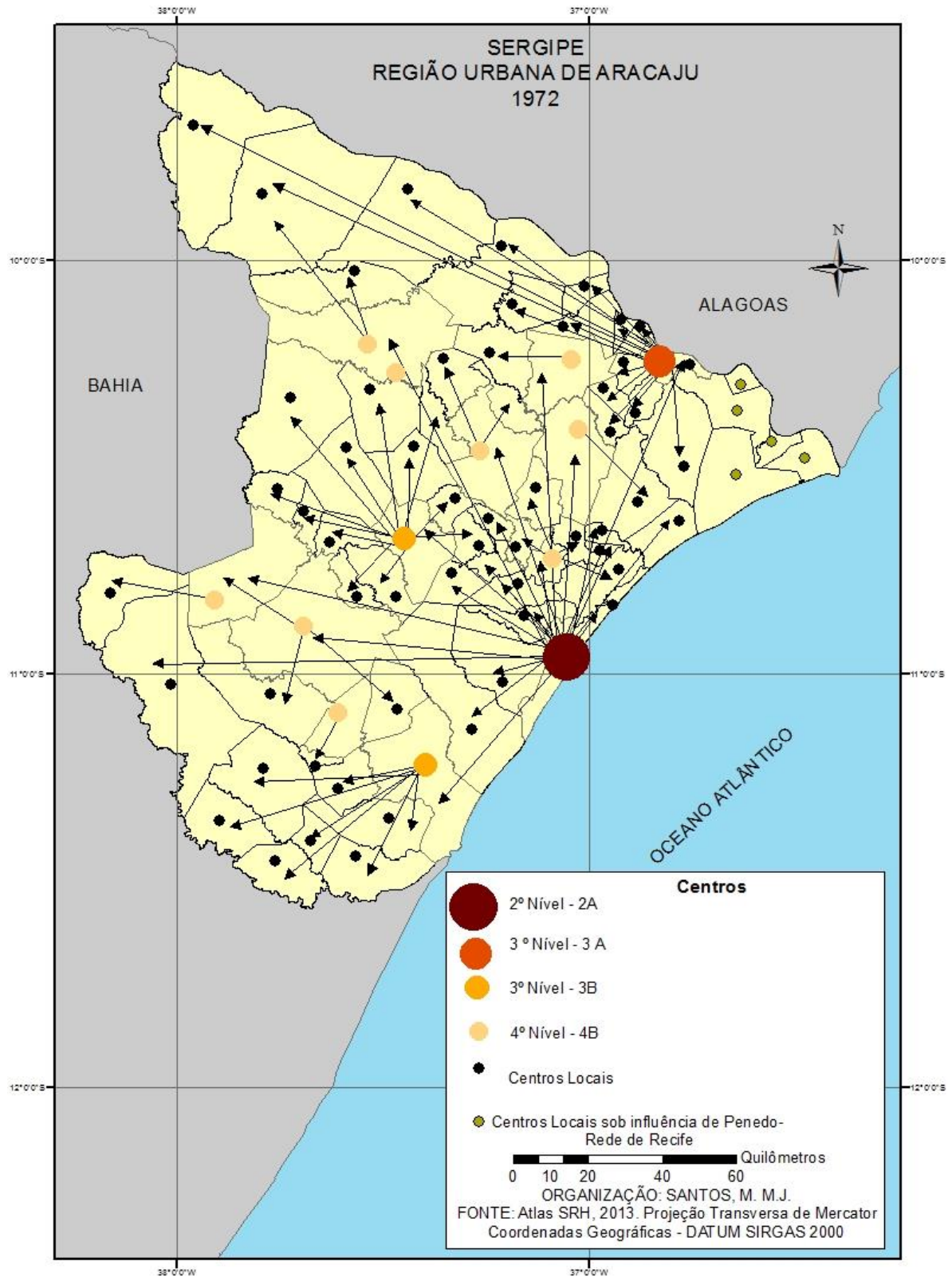
Outro elemento a ser evidenciado é a influência que Recife exercia sobre algumas cidades de Sergipe, sendo bastante evidente nos estudos do IBGE de 1972 e 1987. Nas publicações subsequentes de 1993 e 2007, os resultados revelaram que em todo o território de Sergipe a influência do sistema urbano reticular estava totalmente vinculada à metrópole Salvador.

Na publicação de 1972, o IBGE expõe, por meio da divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas, as articulações e níveis funcionais da rede urbana. Dentro dessa teia são explicitados a hierarquia urbana e o grau de interações entre as cidades. A base de categorização está pautada no número de relacionamentos entre as urbes (Figura 04).

No Nordeste, a região metropolitana que apresenta a melhor estruturação de sua rede urbana é a de Recife, com uma abrangência que se estende pelos estados de Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, assim como pelo sul do Piauí e sudeste do Maranhão. Dentre os fatores mencionados que favorecem o destaque dessa metrópole em relação às demais do Nordeste, podem ser mencionados a localização geográfica centralizada, o sistema de rodovias, a

presença do maior porto da Região Nordeste, além do fato de sediar diversos órgãos do Governo Federal.

**Figura 04 - Região Urbana de Aracaju – 1972**



Fonte: Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas -1972.

Dentro desse estudo ainda foi evidenciado cidades que recebem apenas influência do sistema reticular de Recife, são as seguintes urbes: Brejo Grande, Ilha das Flores, Neópolis, Pacatuba e Santana de São Francisco. Salienta ainda a influência reticular de Recife sobre várias cidades de Sergipe. Algumas cidades ligadas diretamente a Aracaju e outras a Propriá. Quanto ao primeiro grupo de urbes estão Aquidabã, Gracho Cardoso e Propriá (Centro de 3º Nível 3 A). Em relação às cidades que estão sob influência de Propriá são: Canindé de São Francisco, Canhoba, Gararu, Itabi, Japoatã, Malhada dos Bois, Muribeca, Nossa Senhora de Lourdes, Poço Redondo, Porto da Folha, São Francisco e Telha.

Em relação à rede urbana de Salvador, as publicações do IBGE ressaltam que não tem a mesma força regional que Recife, além de expor que apresenta uma rede urbana mal estruturada e áreas de influência dos centros regionais muito extensas. A base dos relacionamentos ocorre, sobretudo, a partir da esfera comercial. Em relação aos centros regionais, são mencionados na condição de relativamente fracos, ao contrário da rede sob o comando de Recife.

Além de Aracaju, os seguintes centros regionais foram categorizados como constituintes da rede urbana de Salvador, são eles: Feira de Santana, Ilhéus-Itabuna, Jequié, Vitória da Conquista e Juazeiro-Petrolina. Os três últimos mencionados foram classificados como centros 2b, enquanto os primeiros como 2a. Essa classificação se deu a partir do número de relacionamentos exercidos por essas urbes e suas respectivas áreas de influência.

Quanto à área de influência de Aracaju, segue a mesma lógica do sistema reticular da metrópole Salvador. Ela é caracterizada pela má estruturação da rede, com a presença de poucos centros intermediários. Mas o exercício de influência dessas cidades sobre os centros locais se mostra mais amplo, comparando-se às publicações subsequentes do próprio IBGE.

Nessa pesquisa do IBGE, o nível hierárquico mais elevado dentro da área de influência de Aracaju é o 3A, sendo este representado por Propriá que exercia influência direta sobre 20 centros locais, dos quais 15 estão localizados em Sergipe e os outros 5 em Alagoas, além de Aquidabã, classificado no nível 4B, com influência sobre Graccho Cardoso.

O nível subsequente, 3B, foi representado por 3 cidades, quais sejam: Estância, Itabaiana e Paulo Afonso (BA). Esta última, por sua vez, exerce influência sobre 7 centros localizados na Bahia e 1 centro 4B – Delmiro Gouveia (AL), com ligação direta sobre 2

centros locais. A cidade de Estância apresentou conexão direta sobre 7 centros locais e 1 centro 4B – Boquim, cuja área de atuação se direcionava sobre Pedrinhas. A cidade de Itabaiana atuava diretamente sobre 12 centros locais.

No último nível de intermediação (4B), além das cidades mencionadas anteriormente foram classificadas nessa categoria 6 cidades, todas com ligações diretas sob o comando de Aracaju, são elas: Capela, Lagarto, Maruim, Nossa Senhora da Glória, Nossa Senhora das Dores e Simão Dias.

A redução da área, no que condiz à força de influência dos centros intermediários sobre os centros locais, tem relação direta com a melhoria do sistema rodoviário, fator que favorece as relações espaciais diretamente com Aracaju. Assim, a melhoria e mais especificação dos equipamentos urbanos em várias cidades do interior sergipano não foram suficientes para a ampliação do poder de influência sobre as cidades menores.

Com isso, o comando de Aracaju se sobressai nesse subsistema urbano, evidenciando a tendência de desequilíbrio da rede urbana em Sergipe. As publicações subsequentes do IBGE que tratam das regiões de influência evidenciam essa característica do subsistema urbano de Aracaju, a partir dos indicadores estabelecidos como base das referidas pesquisas. Contudo, ressalta-se que a realização de estudos mais minuciosos pode proporcionar resultados que venham não apenas complementar, mas até mesmo confrontar com os dados revelados em uma pesquisa de abordagem espacial que contempla todo o território brasileiro.

Ressalta-se ainda que essa publicação faz uma nota explicativa que chama a atenção sobre um mesmo município receber a influência direta de mais de um centro urbano. Quanto a isso, foi esclarecido que quando ocorre essa dupla influência é porque “se liga a dois centros de hierarquia imediatamente superior, ou se liga a um centro de hierarquia imediatamente superior situado fora da região funcional urbana de nível mais alto a que pertence o município” (Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas -1972).

Na publicação de 1987, intitulada Regiões de Influência das Cidades, o IBGE faz uma revisão do estudo anterior de 1972, sendo acrescentadas outras matrizes que não constavam nele. Na pesquisa pioneira, foram elucidadas apenas 12 atividades, enquanto na segunda teve como base um conjunto de 76 funções centrais, agrupadas em 4 conjuntos hierarquizados, a partir de uma unidade conceitual interna. Vale ressaltar que as principais diferenças entre as

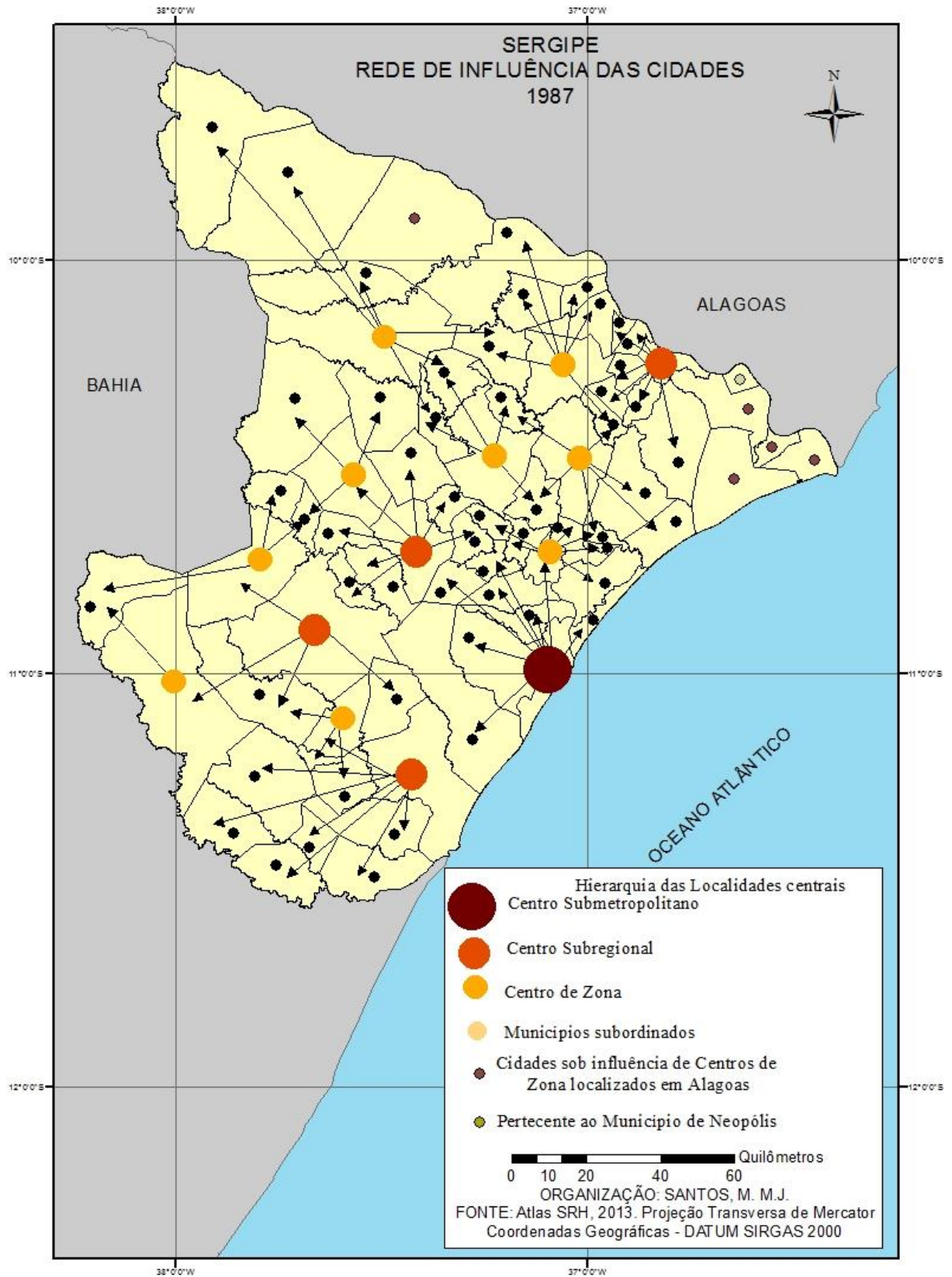
pesquisas se referem à própria evolução da rede urbana que se reestrutura de modo contínuo e em ritmos diferenciados, acompanhando a tendência mundial (IBGE, 1987).

Nessa publicação, foram mencionadas algumas limitações contidas na pesquisa, a exemplo da natureza descritiva, sendo uma classificação geral, assim como a falta de uma maior abrangência da totalidade da rede urbana que compõe o país. Além disso, não foram considerados os bens e serviços dos centros hierárquicos de nível mais baixo, tampouco a intensidade das ligações, devido à impossibilidade de verificar o universo de pessoas que adentram as localidades centrais provenientes dos centros hierarquicamente inferiores. Ainda sobre as limitações da referida pesquisa, cabe mencionar também a impossibilidade de identificar as duas áreas de influência de cada centro referente à projeção espacial dos circuitos inferior e superior (IBGE, 1987).

Os dados da pesquisa demonstram a continuidade da convergência hierárquica, com algumas poucas alterações na atuação da área de influência das cidades. Em relação a Sergipe, foi permanecida a disparidade entre Aracaju, categorizada como centro submetropolitano, e os demais centros, com pequena quantidade de centros intermediários que atuam na rede. O maior nível intermediário identificado dentro de Sergipe foi o centro sub-regional sendo representado pelas cidades de Propriá, Itabaiana, Lagarto e Estância. Em Seguida estão os centros de zona representados por Aquidabã, Frei Paulo, Simão Dias, Tobias Barreto e Boquim (Figura 05).

Nessa publicação foi evidenciado que Recife ainda tinha influência sobre algumas cidades do território sergipano. Todavia, essas urbes recebem influência não apenas da Metrópole Regional Recife, mas da cidade de mesmo nível hierárquico Salvador. Essas cidades são: Propriá (Centro Subregional) que tem influência sobre os seguintes municípios subordinados sergipanos: Amparo de São Francisco, Cedro de São João, Japoatã, Malhada dos Bois, São Francisco e Telha. Além desses, Propriá exerce influência sobre outros de mesmo nível hierárquico, localizados em Alagoas, são eles: Olho d' Água Grande, Porto Real e Colégio, São Braz e Traipu. Ainda sob o comando de Propriá está Aquidabã, Centro de Zona que influencia os seguintes municípios subordinados: Canhoba, Gararu, Gracho Cardoso, Itabi, Nossa Senhora de Lourdes e Muribeca.

**Figura 05 - Rede de Influência das Cidades**



Fonte: Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas -1987.



Dentro desse duplo comando das duas metrópoles Regional supracitadas, também se destaca Nossa Senhora da Glória que influencia os municípios subordinados a seguir: Canindé de São Francisco, Feira Nova, Gracho Cardoso, Monte Alegre de Sergipe, Poço Redondo e São Miguel de Aleixo. Consoante aos resultados dessa publicação ainda vale ressaltar que a cidade de Penedo (AL), Centro de Zona, está sob o comando do Centro Submetropolitano Aracaju e da Metrópole Regional Salvador. Esse Centro de Zona tem influência sobre municípios subordinados localizados em Sergipe e em Alagoas, quanto ao primeiro grupo estão: Brejo Grande, Ilha das Flores, Neópolis e Pacatuba; pertencentes ao segundo são: Coruripe, Feliz Deserto, Igreja Nova, Junqueiro e Piassabuçu.

A pesquisa posterior do IBGE, publicada em 1993, seguiu a mesma tendência dos estudos realizados anteriormente. Levando-se em consideração a Teoria das Localidades Centrais, enquanto suporte teórico, para melhor apreensão sobre a rede de relações espaciais que se conforma segundo o conjunto interligado das variantes constituintes dos fixos e fluxos definidores da dinâmica espacial.

Nessa publicação, foram mencionados outros estudos anteriores que tratam das relações espaciais estabelecidas e as consequentes hierarquias dos centros urbanos. Dentre as pesquisas citadas, podem ser mencionadas a de Richard Cantillon, de 1755, concebida como pioneira sobre hierarquia urbana. Esta pesquisa teve como base o setor bancário. Deve ser destacada ainda a de León Lalame, realizada em 1893, que considera a rede ferroviária.

Os princípios norteadores de cada publicação do projeto REGIC seguem a mesma lógica associativa entre a base teórica e a rede geográfica, a partir da hierarquia urbana e os níveis de centralidade das cidades brasileiras, baseados no estabelecimento de critérios referentes à categorização de uma centralidade mínima. Nessa publicação, foram definidas 46 funções centrais, agrupadas em 3 categorias: 14 funções foram consideradas de baixa complexidade e de maior frequência em cidades de baixa centralidade; 30 funções categorizadas como geradoras de fluxos de média e alta complexidade, sendo definidoras das hierarquias e centralidades de níveis maiores que as primeiras; as duas funções restantes se referem aos serviços de informações.

Assim, como nas demais pesquisas do projeto REGIC, foram estabelecidos critérios para a definição de uma centralidade mínima dos centros urbanos. A partir disso, de um total de 4.495 cidades, apenas 2.106 cidades atenderam a esses critérios definidores para a

centralidade mínima. Isso demonstra a grande quantidade de centros urbanos desprovidos de equipamentos funcionais fundamentais para o atendimento das necessidades básicas. .Dentro dessa lógica organizativa da hierarquia urbana, Aracaju foi classificada com um nível de centralidade forte. Neste nível predominam as capitais regionais (Quadro 01).

Quadro 01  
Brasil  
Níveis de Centralidade das Cidades Brasileiras  
1993

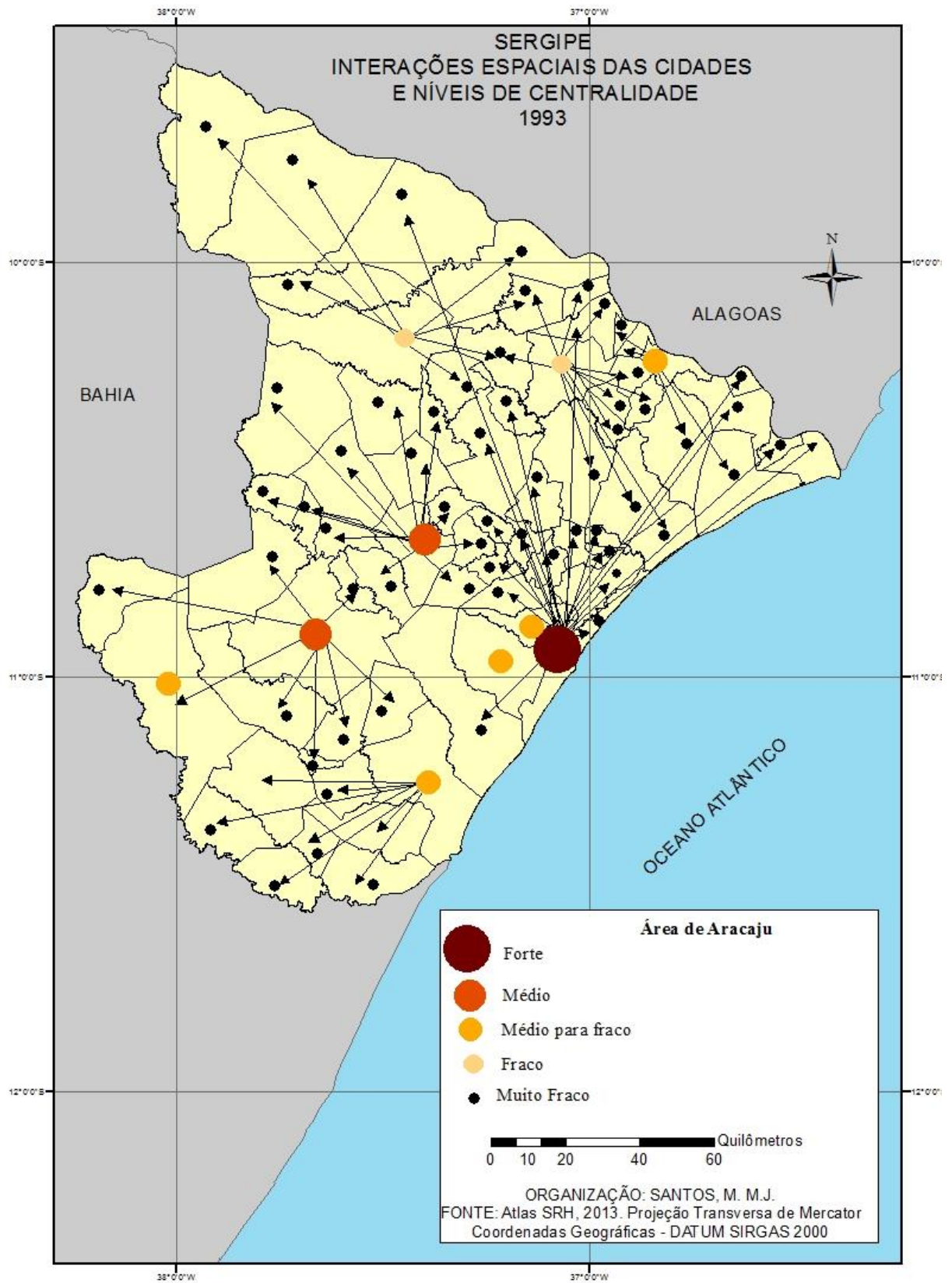
Níveis	Número de Cidades	Padrões de Cidades
Máximo	9	Metropolitano
Muito Forte	24	Predominantemente de Submetropolitano
Forte	35	Predominantemente de Capital Regional
Forte para médio	108	Predominantemente de centro Sub-regional
Médio	141	Tendendo a centro Sub-regional
Médio para fraco	195	Predominantemente de Centro de Zona (ou centro local)
Muito fraco	3.733	Municípios subordinados

Fonte: IBGE, 1993.

A área de influência de Aracaju, revelada no REGIC 1993, reforça os resultados evidenciados nas pesquisas anteriores. As principais mudanças se referem à agregação de novas técnicas, aumentando assim o quantitativo do equipamento funcional, mesmo nas cidades de menor nível hierárquico. Entretanto, não foi suficiente para reduzir as disparidades funcionais entre as cidades, apenas ampliou a oferta de bens e serviços que outrora se mostrava mais restrita (Figura 06).

A partir dessa publicação é evidenciada que Salvador assume o controle sobre o subsistema urbano de Aracaju. Dentre outras revelações que esse estudo demonstra é a posição hierárquica decrescente de Propriá e Estância. Após Aracaju os centros intermediários de maior hierarquia são Lagarto e Itabaiana. Assim, como nas publicações anteriores, as cidades que exercem a posição intermediária em Sergipe têm área de influência mais ampla que a demonstrada na publicação de 2007.

**Figura 06: Sergipe - Interações Espaciais e Níveis de Centralidades das Cidades - 1993**



Fonte: REGIC, 1993.

Embora o projeto REGIC não possibilite um maior detalhamento da constituição das relações e áreas de influência das cidades, a sequência dos seus resultados permite uma visualização geral das articulações da rede urbana no Brasil. As diferentes publicações permitem relacionar e analisar o sistema urbano na vertente espacial e temporal. Assim, a partir dessa visão generalizada junto a pesquisas mais específicas podem ser extraídos um grande nível de detalhamento da estrutura, processo e interações espaciais da rede urbana brasileira.

Na última publicação do projeto REGIC (2008), os resultados reforçaram os estudos anteriores, no sentido de não haver grandes mudanças na configuração da rede urbana do Brasil. Os níveis hierárquicos praticamente continuaram com os mesmos partícipes. O ápice da rede permaneceu com a mesma representatividade e a base, ou seja, as cidades que não exerciam centralidade além dos seus limites territoriais, dentro da mesma lógica geral, permaneceram nessa condição. O deslocamento de um nível hierárquico a outro ocorreu esporadicamente com um pequeno número de cidades.

Essa situação de rigidez nos níveis hierárquicos é contrastante diante da flexibilidade que a própria lógica da rede urbana determina. Assim, em um sistema versátil em que todos os seus elementos estão em constante interação a partir da fluidez material e imaterial, torna-se paradoxo o baixo número de deslocamento dos nós urbanos diante da representatividade hierárquica.

Essa característica de uma rede aparentemente estática em sua estrutura hierárquica se contrasta até mesmo com a lógica de descentralização espacial do setor produtivo pelo qual o país passou. Os novos direcionamentos referentes ao local de origem da produção e o consequente fluxo migratório favoreceram uma nova dinâmica nos equipamentos funcionais e nas relações espaciais de várias áreas do país. Contudo, essa dinâmica não se mostrou suficiente para alterar a estrutura hierárquica da rede urbana.

De acordo com Simões e Amaral (2011, p. 554),

Na presente década presenciamos um arrefecimento do processo de metropolização brasileiro por intermédio de um movimento de interiorização da atividade econômica e criação de novas centralidades urbanas. O que vem sustentando esse processo é um movimento que pode ser caracterizado por duas vias, a saber, a desconcentração-concentrada da atividade industrial e a expansão das fronteiras agropecuária e mineral.

A emergência de novas centralidades urbanas se fez presente em todo o Brasil, mas a constituição de uma rede a partir de centros urbanos primazes não foi destituída. Essa realidade se torna ainda mais representativa nas Regiões Norte e Nordeste em que a trama urbana, ainda se apresenta de modo rarefeito, sobretudo, nas áreas mais distantes das capitais administrativas em que as vias de acesso e integração se mostram deficientes.

Essa estrutura física da rede dificulta as interações espaciais dos centros urbanos, restringindo as ligações, principalmente, entre as cidades que têm níveis hierárquicos complementares. A condição de rarefação induz a vetorização dos fluxos diretamente para as cidades que exercem as maiores centralidades dentro do âmbito regional.

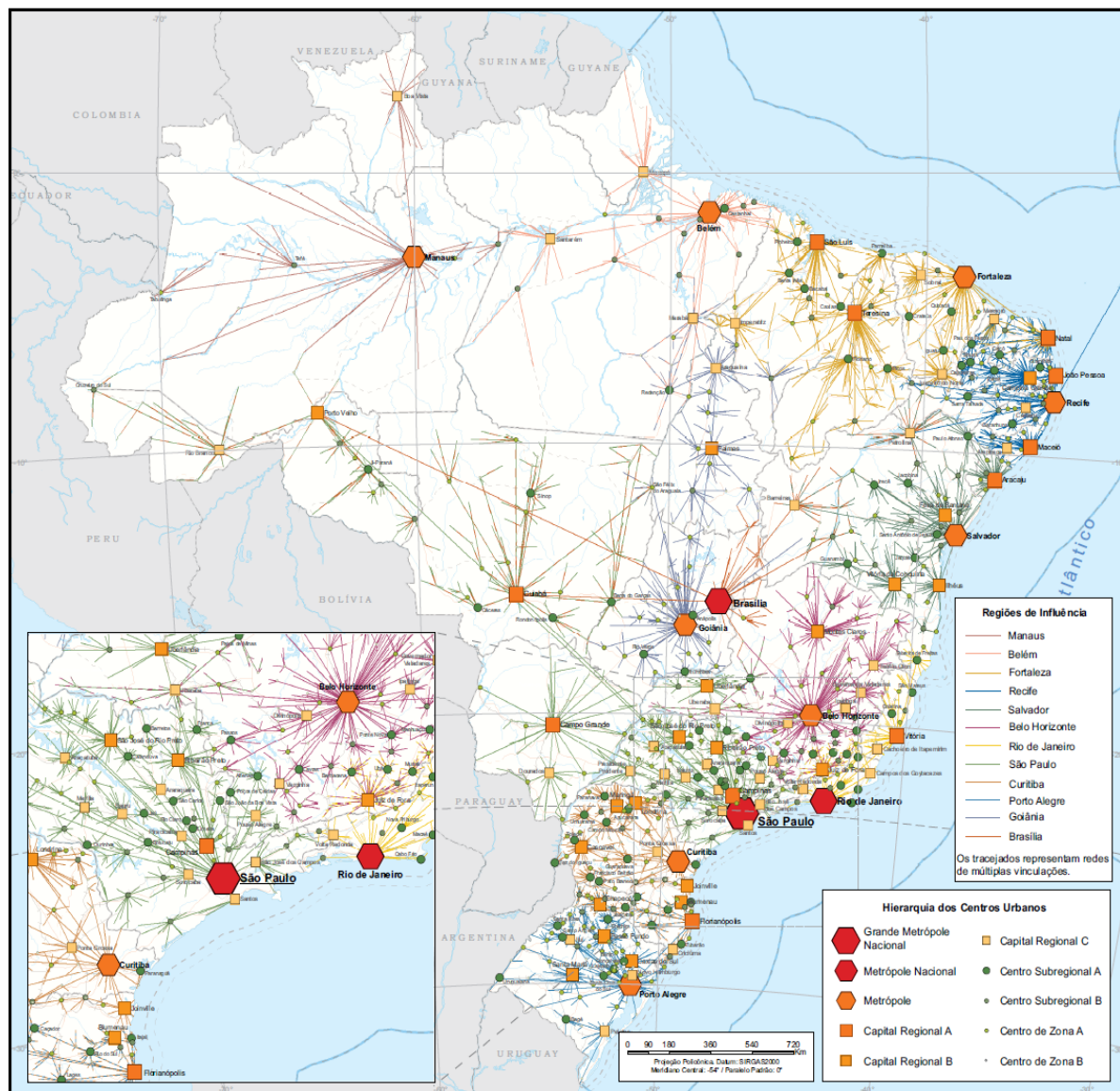
Esse tipo de configuração limita a formação de uma rede mais complexa, em que a presença de níveis intermediários proporcionaria a existência de uma trama urbana com combinações variadas e com menor discrepância entre os seus partícipes. Dessa forma, a configuração reticular menos complexa é histórica no Brasil. Esse tipo de conformação, segundo vários pesquisadores, é típico das áreas periféricas em que o dinamismo econômico é bastante centralizado.

Na última publicação do projeto REGIC (2008), Aracaju foi classificada na categoria de Capital Regional A, com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior aos das metrópoles. O desequilíbrio dentro da ótica hierárquica se manteve, fator que reforça a fragilidade da rede, cuja participação de centros intermediários, enquanto força de atuação com uma abrangência expansiva, ainda se mostra inexpressiva ao comparar com a capital regional. Nessa classificação do IBGE as cidades foram agrupadas em cinco grandes níveis hierárquicos subdivididos em dois ou três subníveis de acordo com os critérios expostos na metodologia dessa publicação a partir da gestão do território (figura 07).

O maior nível hierárquico definido na publicação supracitada é a metrópole, constituída pelas 12 principais cidades do país. Essas urbes estão subdivididas em três subgrupos: metrópole nacional, representada por São Paulo, ou seja, o primeiro nível de gestão do território; metrópole nacional, composta por Rio de Janeiro e Brasília, também alocadas no primeiro nível da gestão do território; metrópole, formada por nove cidades - Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre. Essas cidades constituem o segundo nível da gestão territorial, exceto Manaus e

Goiânia que estão categorizadas no terceiro nível de gestão territorial, contudo têm porte e projeção nacional.

**Figura 07: Brasil - Rede Urbana, 2007**



Fonte: IBGE, 2008.

Para esse estudo, salienta-se que foram pesquisados 4.625 municípios brasileiros. Em ordem decrescente de nível de influência e centralidade diante da rede foram definidos os seguintes níveis hierárquicos: metrópole, capital regional, centro sub-regional, centro de zona e centro local (tabela 03).

Tabela 03  
Brasil  
Níveis Hierárquicos das cidades – 2008

<b>Nível hierárquico</b>	<b>Subnível</b>	<b>Número de cidades</b>	<b>Mediana do número de habitantes (mil)</b>	<b>Número de relacionamentos*</b>
Metrópole	Grande Metrópole Nacional	1	19,500	–
	Metrópole Nacional	2	7,500	–
	Metrópole	9	3.400**	–
Capital regional	Capital regional A	11	955	487
	Capital regional B	20	435	406
	Capital Regional C	39	250	162
Centro sub-regional	Centro Sub-regional A	85	95	71
	Centro sub-regional B	79	71	71
Centro de zona	Centro de zona A	192	45	49
	Centro de zona B	364	23	16
Centro local	-	4473	8,133	A centralidade não extrapola os limites municipais

Fonte: Regiões de Influências das Cidades - 2007. IBGE, 2008.

Elaboração: SANTOS, M. M. J.

\*Número de relacionamentos é calculado como o número de vezes em que, no questionário da pesquisa, o centro foi mencionado como destino (IBGE, 2008).

\*\* Na publicação que aborda essa classificação, não continha a mediana populacional dessa categoria de cidades, logo a mediana foi realizada com base nos dados do censo demográfico 2010.

O segundo nível dessa classificação hierárquica é a capital regional formado por 70 cidades que se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios. Está subdividido em três subgrupos: o primeiro é a capital regional A, constituído por 11 cidades, as capitais estaduais que não estão inclusas no nível metropolitano e a cidade de Campinas, com mediana populacional de 955 mil habitantes; na sequência tem a capital regional B, formada por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes; o terceiro subnível é a capital regional C, constituída por 39 urbes, com medianas de 250 mil habitantes.

O terceiro nível hierárquico da rede de cidades é o centro sub-regional, constituído por 169 cidades que têm atividades menos complexas, área de atuação mais reduzida e com relacionamentos externos a sua própria rede, restritos às três metrópoles nacionais. Este grupo hierárquico está subdividido em dois patamares: centro sub-regional A, integrado por 85 cidades, cuja mediana populacional perfaz 95 mil habitantes; centro sub-regional B, formado por 79 urbes, com mediana de 71 mil habitantes.

O quarto nível, denominado centro de zona, é constituído por 556 cidades que têm uma área de influência limitada às imediações e um quantitativo populacional, em média, abaixo de 50 mil habitantes. Este grupo está subdividido em: centro de zona A, formado por 192 cidades; e centro de zona B, constituído por 364 centros urbanos.

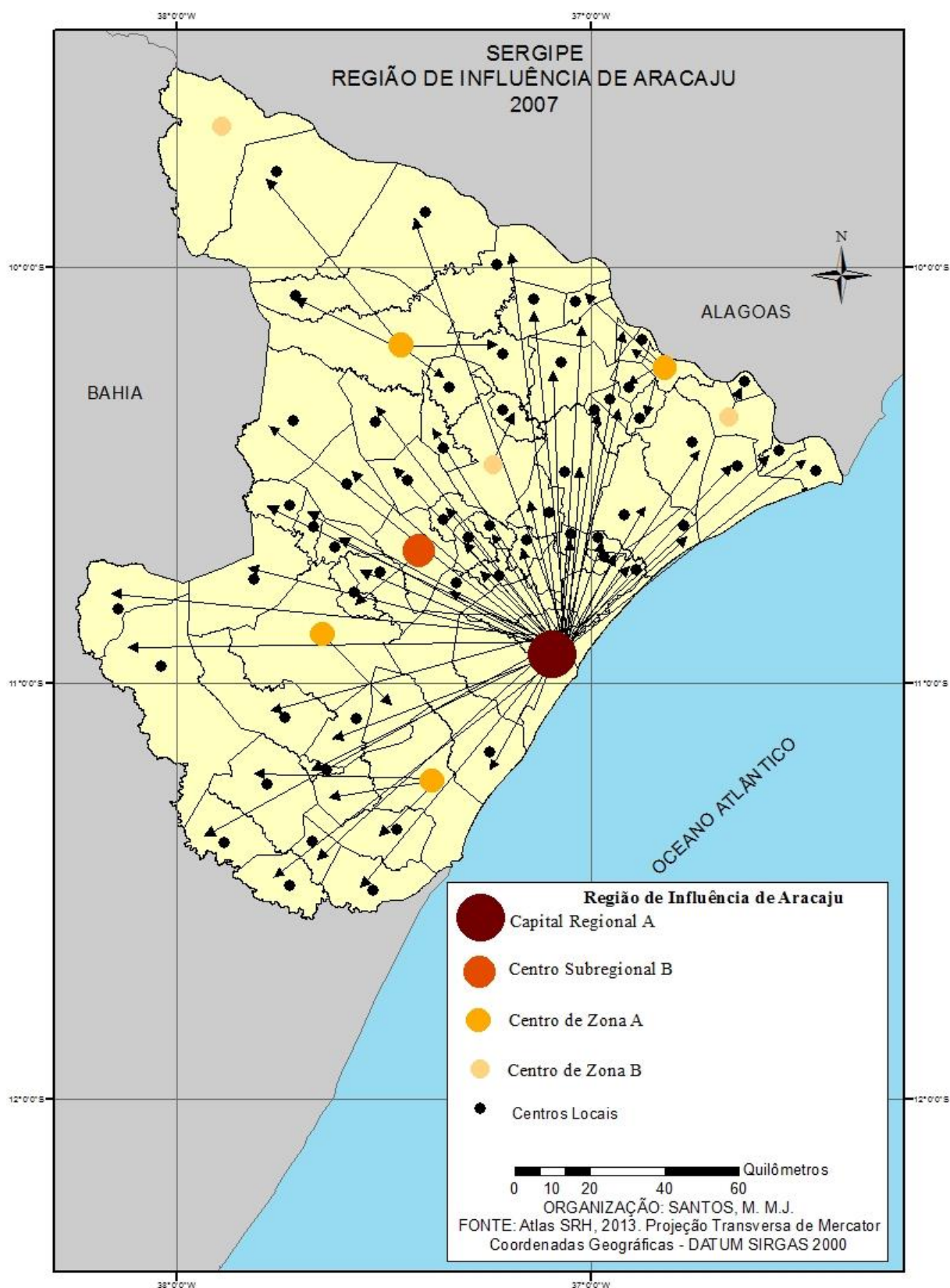
O último nível dessa classificação é o centro local, formado pela maioria das sedes municipais brasileiras, correspondendo a 4.473 urbes. A centralidade urbana dessa categoria de cidades se restringe à própria sede municipal e às áreas rurais dentro dos seus limites territoriais. Segundo essa classificação, nesse nível de cidades predomina um quantitativo populacional abaixo de 10 mil habitantes. Em relação à mediana obtida na pesquisa, ela foi de 8.133 habitantes.

Essa estrutura hierárquica da rede de cidades instituída pelo REGIC 2008 demonstra o grau de complexidade e disparidade da teia urbana brasileira. Em nível nacional, essa publicação se destaca pela abordagem a partir da gestão do território. Contudo, as especificidades locais e regionais ainda necessitam de outras pesquisas em uma escala geográfica menor, que possibilitem a obtenção de uma análise mais detalhada das relações espaciais.

Ao fazer uma analogia de todas essas publicações do IBGE, se deve destacar alguns elementos essenciais da trama reticular evidenciado em cada resultado. Dentre eles, cabe destacar, a consolidação de Salvador sobre o sistema suburbano de Aracaju. A análise histórico também permite identificar um decréscimo do número de centros intermediários pertencentes a esse subsistema (figura 08).



**Figura 08 – Região de Influência de Aracaju, 2007**



Fonte: REGIC, 2007.

Na publicação de 1972, foram identificados 11 centros intermediários, os centros de maiores hierarquias eram respectivamente: Propriá, 2º Nível – 2A; Estância e Itabaiana, 3º Nível – 3A; Capela, Lagarto, Maruim, Nossa Senhora da Glória, Nossa Senhora das Dores, Simão Dias, Boquim e Aquidabã, todos incorporados ao 4º Nível – 4B. O restante não exercia centralidade além do limite territorial.

Na publicação seguinte, de 1987, foram registrados 13 centros intermediários. Esses apresentados a seguir em ordenamento de maior nível hierárquicos: Centro Subregional: Estância, Itabaiana, Lagarto e Propriá; e os Centros de Zona: Aquidabã, Nossa Senhora da Glória, Frei Paulo, Simão Dias, Tobias, Boquim, Maruim, Nossa Dores, Capela. Os demais são municípios subordinados.

No REGIC de 1993 foram registrados 09 centros intermediários, com 03 níveis intermediários, identificados como Médio; Médio para Fraco; e Fraco. Estão no primeiro grupo as cidades de Itabaiana e Lagarto; no segundo estão: Estância, Nossa Senhora do Socorro, Propriá, São Cristóvão e Tobias; as cidades identificadas com o nível hierárquico Fraco, são: Nossa Senhora da Glória e Aquidabã.

Na última publicação, 2007, a quantidade de centros intermediários reduziu para 08. O número de classes intermediárias permaneceu 03, mas com denominações diferenciadas. A maior hierarquia intermediária é o Centro Subregional A, representado por Paulo Afonso (BA). O nível a seguir é o Subregional B, constituído por Itabaiana; na sequência, compõem a classe de Centro de Zona A, as cidades de Estância, Lagarto, Nossa Senhora da Glória e Propriá; no nível subsequente estão as cidade que perfazem o Centro de Zona B: Canindé de São Francisco, Nossa Senhora das Dores e Neópolis.

A correlação entre estas publicações permite ainda visualizar uma redução da área de influência dos centros intermediários. Do outro lado, centros locais que outrora recebiam influência direta de centros intermediários passaram para a influência imediata de Aracaju. Todavia, se deve ressaltar que a amplitude escalar desses estudos não permite maior nível de detalhamento das relações processadas na microescala. Se deve frisar ainda, que existem outras matrizes a serem utilizadas que podem permitir maior descrição dessas interações espaciais.

As mudanças ocorridas são relativas aos níveis hierárquicos mais baixos. Isso demonstra que desde os primeiros estudos, os centros de comando formam, em seu conjunto

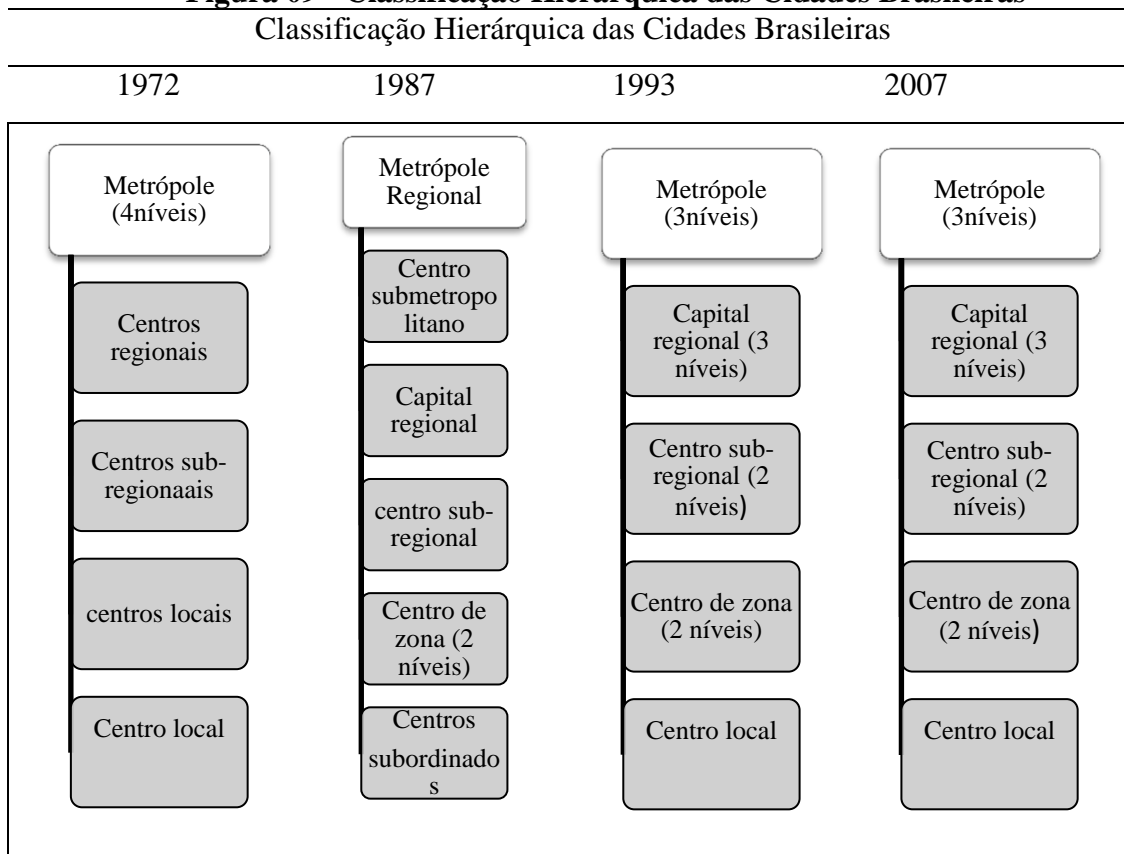
de poder e articulação interurbana, uma constituição paradoxal da tessitura da rede. A rápida aquisição dos equipamentos urbanos, nas cidades em que a industrialização foi pioneira e se consolidou, garantiu a essas urbes a primazia urbana diante de todo o território nacional. Com isso, o descompasso funcional entre os grandes e os pequenos centros foi ampliado ainda mais, constituindo uma rede rarefeita e com poucos pontos de intermediação.

As alterações manifestadas ao longo dessas pesquisas evidenciaram que o sistema urbano no Brasil, desde sua gênese, é caracterizado pelo desequilíbrio da rede, em que os núcleos urbanos centrais têm um grande poder de concentração funcional e à medida que suas ramificações perpassam os centros menores a rarefação da distribuição de funções se torna mais intensa.

Os níveis hierárquicos ao longo desses estudos sofreram algumas alterações referentes ao posicionamento na rede e à própria nomenclatura, conforme especificações de cada estudo (figura 09). Contudo, as alterações estruturantes diante da abrangência nacional se mostraram tímidas.

O ápice do sistema se manteve com os mesmos núcleos urbanos representativos, ao longo de todas essas pesquisas, o que demonstra a manutenção rígida do comando da hierarquia urbana. Nessa sequência, a partir da necessidade de descentralização, algumas cidades angariaram a condição de centros urbanos com um maior número de funções urbanas e assim se inseriram em níveis hierárquicos mais elevados dentro da rede urbana, mas não substituíram os formadores do cume hierárquico.

Esses novos posicionamentos não foram suficientes para alterar o perfil de um sistema urbano amplo e desequilibrado que se reinventa a partir das novas demandas impostas, mas se mantém dentro da lógica conservadora de centralização do poder de influência. Essas características permearam a rede urbana no Brasil em todos os seus recortes espaciais. Em Sergipe, desde a consolidação da força político-econômica de Aracaju, a canalização da influência é reforçada constantemente pela capital que se ramifica fortemente sobre todos os centros urbanos constituintes do estado, mesmo ocorrendo o crescimento de alguns, a exemplo de Itabaiana, Lagarto e Paulo Afonso (este último no território baiano).

**Figura 09 - Classificação Hierárquica das Cidades Brasileiras**

Fonte: IBGE, 1972; 1987; 1993; 2007.

Elaboração: SANTOS, M. M. J.

Essa condição limita a atuação das cidades que têm uma representatividade funcional relevante em sua região e que ao mesmo tempo perde o poder de ampliação diante da concorrência da capital regional. Essa condição se mostrou presente ao longo do tempo em Sergipe, assim como em outros recortes espaciais da rede urbana no Brasil. A manifestação e permanência desse modelo constitui uma configuração reticular descompassada e centralizada que se conforma no todo e em suas partes.

Na publicação do REGIC (2008), o subsistema urbano de Aracaju manteve o baixo número de centros intermediários distribuídos em sua rede, além da área de influência desses ser restrita a um pequeno número de cidades. Essa discrepância manifestada ao longo da constituição da rede urbana revela a centralização funcional existente na trama urbana brasileira que se desdobra em suas diferentes escalas geográficas de análise.

Dentro desse âmbito de discussão, Oliveira Júnior (2008, p. 206) esclarece que “as (novas) formas contemporâneas com que as atividades econômicas dos diversos ramos comerciais e de serviços vêm se organizando espacialmente como parte de um processo de

concentração econômica nas metrópoles se acompanha de desconcentração espacial [...]”. Assim, dentro dessa nova lógica, as cidades médias tornaram-se mais atrativas e rentáveis enquanto receptoras de investimentos no setor produtivo e comercial.

A crescente expansão das cidades médias enquanto representação intermediária na rede urbana no Brasil se expressa de modos diferenciados no exercício dos papéis que exercem a partir da escala geográfica de análise delimitada. Essa condicionante implica na indefinição conceitual das cidades médias, tendo em vista os múltiplos contextos locacionais e as especificidades das relações espaciais em cada subespaço. No subsistema urbano de Aracaju, as cidades classificadas nos maiores níveis hierárquicos desse recorte da trama urbana não têm a mesma dinâmica e estrutura funcional daquelas consideradas “cidades médias”.

Diante do encadeamento da rede urbana, neste recorte espacial, após Aracaju, o maior nível hierárquico definido pela pesquisa Regic (2008) é o centro subregional A, representado por Paulo Afonso (BA) que exerce influência sobre Jatobá (PE), Petrolândia (PE), Tacaratu (PE), Água Branca (AL), Abaré (BA), Chorrochó (BA), Glória (BA), Jeremoabo (BA), Macururé (BA), Rodelas (BA), Santa Brígida (BA), Sítio do Quinto (BA); Na sequência a cidade de Itabaiana está categorizada enquanto Centro subregional B, que tem como área de influência São Domingos.

O nível seguinte é representado pelos centros de Zona A, o qual é constituído por Estância que influencia Arauá, Itabaianinha e Santa Luzia do Itanhhy; Lagarto com área de influência sobre Salgado; Nossa Senhora da Glória que controla a rede de Feira Nova, Graccho Cardoso, Monte Alegre de Sergipe e Poço Redondo; Propriá com raio de influência sobre Cedro de São João, Nossa Senhora de Lourdes, São Francisco e Telha.

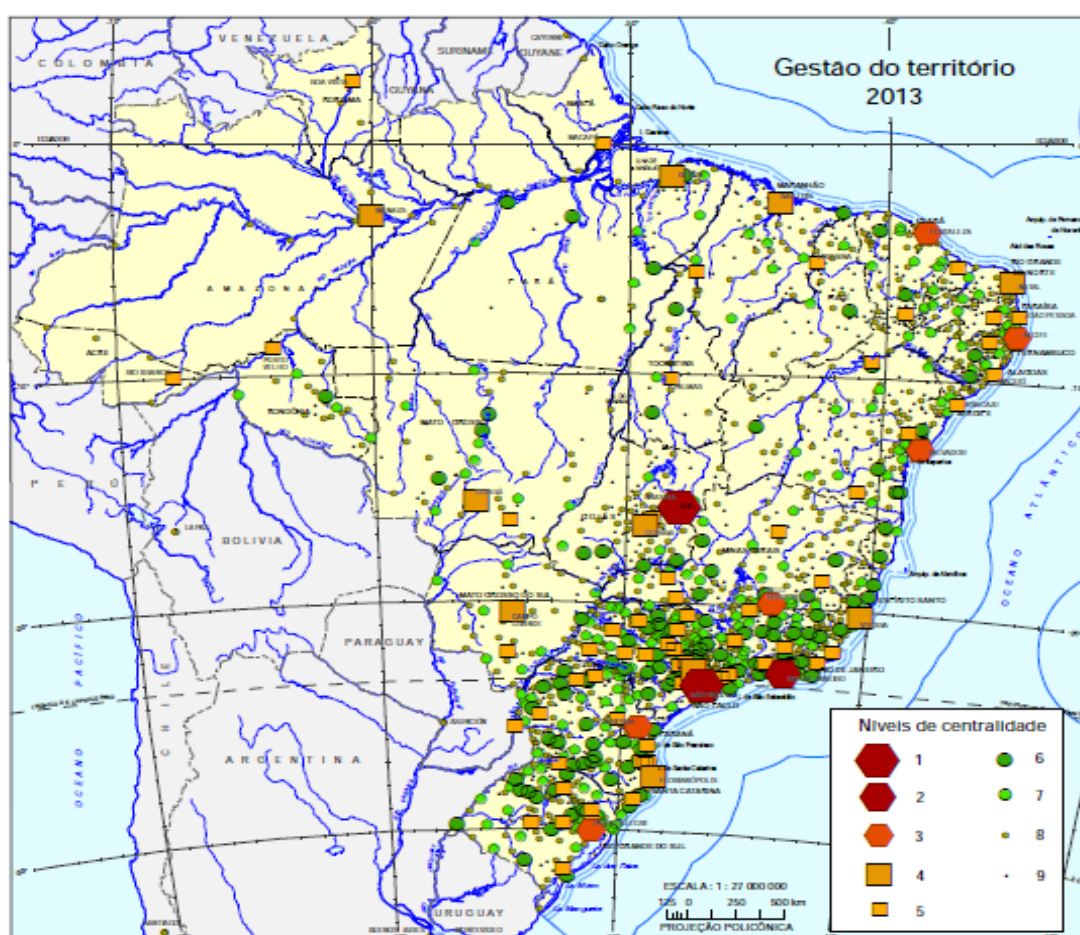
Na sequência hierárquica estão os centros de Zona B, constituídos por Canindé de São Francisco que exerce influência sobre Piranhas (AL); Neópolis que comanda Santana do São Francisco; Nossa Senhora das Dores que influencia Cumbe; Cícero Dantas (BA) que comanda Fátima (BA) e Heliópolis (BA).

Essa estrutura hierárquica das cidades revelada na última publicação REGIC ratifica dois pontos importantes, quais sejam: o pequeno número de cidades intermediárias nos subsistemas urbanos de Aracaju e a reduzida área de influência dessas cidades. Esses dados evidenciam a força de influência que Aracaju tem sobre as demais cidades do estado.

Entretanto, a realização de pesquisa a partir da redução da escala geográfica tem suma importância para desvendar maiores detalhamentos dentro dessas interações espaciais que perpassam a trama urbana.

Ainda na escala nacional, o IBGE em 2014, publicou a pesquisa Redes e fluxos do território, considerando uma seleção de organizações multilocalizadas. No ápice da gestão do território estão São Paulo e Brasília. A primeira com forte primazia no âmbito do mercado e a segunda se destaca na esfera das instituições públicas (figura 10).

**Figura 10 – A centralidade da gestão do território -2013**



Fonte: IBGE, 2014.

Nesse estudo:

buscou-se entender a articulação do território a partir dos padrões de ligação dos municípios através das redes de gestão do território, operacionalizadas tanto pelo Estado quanto pelo Mercado, assume-se que ambos possuem a mesma força organizacional na estruturação do território (IBGE, 2014)

Nesse sentido, torna-se importante ressaltar que nas diferentes pesquisas publicadas sobre a rede urbana na escala nacional os resultados apresentam similaridade quanto à disparidade hierárquica e funcional dos centros urbanos. Outro destaque, nas supracitadas pesquisas, se refere à regularidade do nível hierárquico dos centros de comando. Essa constância dos resultados demonstra que independente, dos procedimentos metodológicos e dos vieses teóricos utilizados, a rede urbana no Brasil mantém uma certa rigidez nos seus níveis hierárquicos mais elevados.

Algumas pesquisas realizadas nos últimos anos no âmbito local demonstram o fortalecimento das cidades intermediárias de Sergipe. Contudo, cabe salientar que essa condição dos centros intermediários não é suficiente para quebrar ou reduzir a centralidade que Aracaju exerce sobre as demais componentes dessa trama.

Os resultados evidenciados nessas pesquisas demonstram a fragilidade da rede urbana de Sergipe, fator que deve instigar ainda mais a realização de outros estudos que considerem essa abordagem a fim de contribuir com as análises teóricas sobre a temática em questão. Além dessa contribuição, seria possível o fornecimento de subsídios em termos da dinâmica espacial, favorecendo assim um melhor direcionamento de políticas públicas e de investimentos.

Dentre os estudos realizados com um maior nível de detalhamento da rede urbana em Sergipe, pode-se citar o de Santiago (2015), que demonstrou a dinâmica espacial de um centro local sob a influência direta da capital regional e um centro sub-regional B. Esse tipo de manifestação chama a atenção pela complexidade que envolve a rede urbana, pois, apesar de ser um centro local dentro de um subsistema pouco complexo, comparando-se ao nível das metrópoles, o estabelecimento das relações espaciais concretizadas não se mostrou de forma simples.

Dentro dessa ótica, Santiago (2015, p. 36) expressa que “a maioria das cidades sergipanas estão sob influência direta de Aracaju. Essa circunstância ratifica a macrocefalia de Aracaju, evidenciando a discrepância da hierarquia urbana estadual, concernente aos níveis hierárquicos”. Nessa pesquisa, ficou evidenciado que o centro local Areia Branca recebia dupla interferência nas suas relações espaciais.

Nessa delimitação efetuada na supracitada pesquisa, deve ser salientado um fator diferencial que é a proximidade com a capital regional. Embora a força de atuação do centro intermediário seja forte, a proximidade com Aracaju divide a área de influência desse centro local entre Itabaiana e a capital regional. Dentro desse contexto, confirma-se ainda mais a necessidade de realizar pesquisas mais detalhadas sobre a conformação das relações espaciais do subsistema urbano de Aracaju, em que pode ser explicitada a dinâmica socioeconômica local e regional.

Os recortes espaciais delimitados a fim de obtenção de mais detalhamento demonstram que os processos espaciais são reflexos de inúmeros elementos que atuam internamente, acrescidos de forças externas que agem direta e indiretamente em todos os membros que congregam a totalidade do sistema. Essa interdependência constante e fluída entre os centros urbanos reforça e modela as partes constitutivas da trama maior em que as barreiras territoriais são rompidas pelo movimento que as interações espaciais perfazem, independentemente das características locais.

Diante desse contexto, a interação espacial é fundamentada na dinâmica entre iguais e diferentes que se congregam temporal e espacialmente, constituindo uma série ilimitada de movimentos que geram um mosaico articulado e interdependente que avança além das estruturas e delimitações territoriais. Corrêa (2005) explicita que a rede de localidades centrais exerce, de modo simultâneo, dois papéis complementares, uma vez que se apresenta enquanto meio, tanto para a acumulação capitalista quanto para a reprodução das classes sociais.

Esse tipo de análise da configuração das interações espaciais dos centros intermediários que perfazem a rede urbana em Sergipe vem a acrescentar não apenas no âmbito do conhecimento geográfico. Pode-se afirmar que vai além do detalhamento das interações espaciais na escala regional, pois possibilita evidenciar, de forma mais minuciosa, os vetores e conteúdos dos movimentos que circunscrevem o recorte espacial estabelecido, assim como as suas ramificações que se espalham além das delimitações territoriais.

A partir da temática discorrida, torna-se interessante mencionar dois elementos sobre a rede urbana em Sergipe que permitem ratificar a estabilidade do seu arranjo espacial desde as primeiras pesquisas realizadas. O primeiro condiz que, desde os estudos pioneiros da década de 1960 até as últimas publicações sobre essa temática, foi evidenciada a estabilidade no posicionamento hierárquico das cidades. O segundo se refere ao nível de detalhamento das



pesquisas: tanto naquelas mais específicas que têm uma delimitação espacial mais restrita quanto nas de abrangência mais generalizada, os resultados evidenciaram essa lógica estável na configuração da trama urbana em Sergipe.

Dentro dessa conformação, nos capítulos a seguir serão analisados os papéis do centro intermediário Itabaiana. A análise sobre a força de influência dessa cidade na trama urbana é um contributo importante, tanto no que se refere à disposição de funções urbanas quanto ao movimento que essa funcionalidade direciona no espaço geográfico.

### CAPÍTULO III

#### ARTICULAÇÃO DO SISTEMA RETICULAR DE ITABAIANA

*“Una red de ciudades es una estructura en la cual los nodos son las ciudades, conectadas por vínculos de naturaleza socioeconómica (links), a través de los cuales se intercambian flujos de distinta naturaleza, sustentados sobre infraestructuras de transportes y comunicaciones”*

*(DOMÈNECH, 2003, p. 17).*

### **CAPÍTULO III**

#### **ARTICULAÇÃO DO SISTEMA RETICULAR DE ITABAIANA**

A partir deste capítulo, as relações espaciais serão retratadas com direcionamento mais específico para o objeto de análise desta Tese. Todavia, ao se tratar das interações que se dissipam no espaço, vale ressaltar que as delimitações territoriais são anuladas, logo, as divisões administrativas não se constituem enquanto barreiras para os fluxos que compõem a trama urbana. Os obstáculos para os vetores dos fluxos são constituídos por outros elementos que perfazem a própria rede, os quais são determinantes para a expansão ou delimitação da área de influência de uma determinada cidade.

A infraestrutura das vias de circulação pode ser citada enquanto elemento que favorece ou obstrui a fluidez na rede. Outro elemento importante é a presença das especificidades funcionais e dos demais elementos intrínsecos aos nódulos urbanos que repercutem na maior capacidade de atrair e direcionar os fluxos a partir do contexto regional.

A força de atração que proporciona a movimentação dos vários conteúdos que perfazem a rede é capaz de atrair fluxos, acumular poder e ampliar a área de atuação no comando da trama reticular em suas diferentes escalas. Contudo, cabe ponderar que a força de atração de uma cidade diante das demais não depende especificamente da disponibilidade e especificidade dos seus equipamentos urbanos, mas de toda a conjuntura na qual essa cidade está inserida.

Neste capítulo será realizada a contextualização da cidade de Itabaiana e a sua dinâmica espacial interurbana, a partir da análise das vias de circulação e dos movimentos que proporcionam centralidade diante de sua região. Os respectivos conteúdos desses movimentos serão retratados posteriormente.

Estudos anteriores em nível mais geral demonstraram que a amplitude das relações de Itabaiana na rede vai além da escala regional. Contudo, esse raio de atuação mais longínquo se mostra com intensidade reduzida, cujo direcionamento funcional está mais atrelado ao transporte de cargas e ao desempenho como centro distribuidor.

Essa condição de Itabaiana exercer importante centralidade regional, mas com uma curta área de atuação se deve, sobretudo, à exiguidade do território sergipano, onde há uma

pequena distância entre uma cidade e outra, além da rede radial, direcionada para a capital (FRANÇA, 1999). Dessa forma, além de outros fatores justapostos, a própria extensão territorial que facilita as ligações com a capital contribui para fortalecer a sua primazia diante de todo o seu subsistema urbano.

Esses condicionantes do recorte espacial estabelecido são reflexos da conjunção entre as características gerais da rede e as peculiaridades do contexto local, que, ao longo do tempo, conformaram-se espacialmente, dando origem ao conjunto de estruturas, formas e funções, determinante para a vetorização dos fluxos que perpassam sobre uma determinada região. Nesse sentido, corroboram-se os postulados de Santos (1997, p. 46), para quem “estudar uma região significa penetrar num mar de relações, formas, funções, organizações, estruturas etc., com seus mais distintos níveis de interação e contradição”.

Nesse viés, é válido mencionar Domènech (2003), que faz uma conceituação sobre a rede de cidades e os respectivos elementos constituintes dessa trama, os quais, por meio do conjunto das especificidades locais e das características gerais, permitem o estabelecimento de diferentes sistemas de cidades articuladas e interdependentes.

Embora o recorte espacial da pesquisa supracitada apresente uma escala de análise mais ampla, que se diferencia bastante do objeto de análise desta Tese, ressalta-se que os elementos constituintes da rede de cidades sempre são os mesmos. As diferenciações que existem são manifestadas a partir de dados quantitativos e qualitativos, bem como de intensidade, de disposição e níveis de articulação entre os partícipes da trama urbana.

Nesse sentido,

Una red de ciudades es una estructura en la cual los nodos son las ciudades, conectadas por vínculos de naturaleza socioeconómica (*links*), através de los cuales se intercambian flujos de distinta naturaleza, sustentados sobre infraestructuras de transportes y comunicaciones. Las principales características de las redes de ciudades son la posibilidad de coexistencia de estructuras jerárquicas y no-jerárquicas, la cooperación entre ciudades y la generación de ventajas asociadas a la organización de la estructura urbana y la interacción entre sus nodos (DOMÈNECH, 2003, p. 17).

Essa explanação sintetiza de modo esclarecedor como se configura uma rede urbana. No entanto, existem outras definições que se complementam, as quais o supramencionado autor também faz uso para explanar o seu entendimento sobre redes de cidades. Dentre elas, pode-se destacar a utilizada por Batten (1995), que identifica uma rede de cidades com base

na interdependência e complementaridade, favorecendo a economia de escopo a partir de eficientes corredores de transportes.

Os distintos esclarecimentos sobre a rede de cidades, tanto na literatura nacional quanto na internacional, demonstram que a base da rede é a articulação, independentemente do contexto regional em que as cidades estão inseridas. O nível de desenvolvimento econômico intensifica as relações e os vários tipos de fluxos que se dissipam entre os núdulos urbanos. Contudo, a fragilidade da economia não é capaz de isolar uma cidade de sua região.

Nesse sentido, a interação espacial sempre irá existir entre dois ou mais núcleos urbanos, cujas relações são diferenciadas pelo nível de intensidade e organização entre esses núdulos. No contexto regional da cidade de Itabaiana, as especificidades de sua rede foram analisadas com base nos elementos que geram centralidade a essa cidade. As variáveis abordadas serão destrinchadas ao longo do desenvolvimento desta Tese com o intuito de desvelar a importância funcional desse centro intermediário no contexto do subsistema urbano de Aracaju.

As variáveis que foram instituídas para a realização dessa pesquisa foram selecionadas, tendo em vista os equipamentos e serviços que se destacam no tocante à identificação do poder atrativo que a cidade de Itabaiana exerce em sua região. Diante desse intuito, fizeram-se necessárias a identificação e a análise de dados concernentes ao transporte, serviços e comércio, além do detalhamento do fluxo de passageiros realizados por meio de transportes coletivos.

A análise desses dados, juntamente com a contextualização teórica, contribui para a compreensão da funcionalidade de Itabaiana em face de sua região. Esse tipo de estudo, até então, é inovador no âmbito local, pois existem várias pesquisas, tanto da ciência geográfica quanto de áreas afins, que se dedicaram a desvelar as especificidades do urbano em Sergipe, mas nenhuma delas com a propositura de evidenciar a importância das cidades intermediárias diante da rede urbana no estado. Boa parte desses trabalhos é sobre Itabaiana, o que a torna uma das cidades sergipanas que mais tem registros de publicações científicas nas diferentes áreas do conhecimento. Entretanto, nenhuma dessas publicações levou em consideração essa abordagem das interações espaciais interurbanas.

A partir dessa lacuna, neste capítulo será efetuada análise dos papéis desempenhados por Itabaiana no contexto da rede urbana em uma escala regional. Apesar de os fluxos dessa

cidade atingirem uma escala internacional, o fundamento desta pesquisa é o detalhamento de sua força de influência diante de sua respectiva região. Embora seja fundamental o entendimento do traçado dos fluxos que envolvem essa cidade, articuladas às amplas escalas geográficas, não se faz meta identificar os variados fluxos materiais e imateriais atrelados a essa urbe que não estão associados às relações cotidianas com as urbes que estão sob a sua influência.

Esse entendimento pode ser corroborado por Santos (1996), ao explanar que as relações das cidades não ocorrem somente dentro do espaço urbano, mas também entre cidades e regiões. As cidades e suas respectivas regiões não são isoladas. Esses nódulos são mantidos no espaço geográfico a partir da constituição dos vários tipos e intensidades de vínculos viabilizados pelas verticalidades e horizontalidades, que sustentam a rede de cidades (SANTOS, 2008).

As inúmeras ligações entre as cidades independem do nível de organização da rede. Dessa forma, todo núcleo urbano se constitui numa teia de relações espaciais, cuja abrangência se dá consoante uma série de fatores locais, regionais e mundiais. Todavia, a intensidade e o conteúdo dessas relações se diferenciam diante do nível de arranjo socioeconômico configurado entre os partícipes.

Dentre as publicações científicas realizadas sobre Itabaiana, cabe mencionar o trabalho de Carvalho (2010), ao fazer menção aos fluxos que envolvem a referida cidade a partir da comercialização de hortifrutigranjeiros. Nessa pesquisa, a autora preza pelo desvelamento do alcance espacial da cidade a partir da exportação e importação de produtos oriundos dessa prática de cultivo.

Embora o supramencionado estudo esteja associado aos fluxos da cidade em pauta, ele não tem o intuito de analisar a geração de sua centralidade urbana no contexto regional ou além dessa escala. Enquanto contribuição geográfica, essa pesquisa demonstra que:

Por tudo isso, observa-se que a cidade de Itabaiana é o maior mercado atacadista do estado de Sergipe, competindo, em termos de atração comercial, com os maiores mercados atacadistas do nordeste, a exemplo de Salvador, Recife e Juazeiro. O crescimento da comercialização agrícola nessa cidade tem fortalecido o comércio varejista informal e subsidiado a proliferação de extensas redes de distribuição de hortifrutigranjeiros e contribuído para melhorar a estruturação do espaço urbano (CARVALHO, 2010, p. 190).

Várias outras pesquisas foram realizadas tendo como foco de abordagem o município de Itabaiana dentro de uma ótica histórica, socioeconômica, cultural e política.. Diante da diversidade de estudos realizados sobre esse município, não se faz necessário nesta Tese a realização de uma caracterização geográfica detalhada do mesmo.

Neste capítulo, opta-se pela inserção e contextualização dos vários elementos geográficos ao longo da discussão teórico-empírica, dentro de um entendimento histórico, cujo propósito é desvelar a importância dessa cidade para a sua região e para todo o subsistema urbano de Aracaju. Nos tópicos a seguir, serão discutidas a trajetória das bases históricas e geográficas que impulsionaram a dinâmica econômica de Itabaiana e de modo concomitante a sua representatividade funcional diante de sua região.

### **3.1 Nas trilhas do passado de Itabaiana**

A centralidade atual de Itabaiana se dá de modo multivariado, a partir de uma série de elementos que ao longo de sua história foram se moldando às demandas locais e aos poucos se expandiram a ponto de atender às necessidades das localidades circunvizinhas. As terras que compõem o atual território do município, desde o início do período colonial, atraíram a atenção dos colonizadores e se fizeram reconhecidas por vários motivos, sobretudo, do ponto de vista econômico, sendo que alguns deles nunca foram comprovados empiricamente, não passando de lendas.

Segundo vários estudiosos da história de Sergipe e de Itabaiana, o primeiro evento ocorrido nessas terras que teria chamado atenção de várias autoridades, inclusive da Coroa Portuguesa, seria a descoberta, realizada por Belchior Dias Moréia, de ouro e de outros minérios preciosos. Esse fato proporcionou grande movimentação em direção a essas terras, mas as pedras que foram apresentadas não eram preciosas, episódio que causou a prisão e perda de prestígio de Belchior diante do governo português (CARVALHO, 2009).

A partir desse momento, mesmo com a falta de comprovação da existência de minas nessa área, os índices demográficos aumentaram de modo considerável. Segundo relatos históricos, a migração foi impulsionada pela possibilidade de encontrar tais minérios preciosos. Independentemente da comprovação, esse fato se perpetuou na história de

Itabaiana, o que é bastante curioso, uma vez que o município ainda é conhecido como a terra do ouro, mesmo depois de alguns séculos da ocorrência desse episódio.

Alguns estudos registram que existiam algumas povoações em diversas localidades que abrangem a atual área do município. Todavia, apenas um núcleo de povoamento se destacou pela proximidade entre as propriedades, isto é, o Arraial de Santo Antônio, que fundou as bases para a posterior formação urbana do município.

No ano de 1675, a Irmandade das Almas comprou um terreno para a construção de uma nova igreja, área que corresponde à atual Praça Fausto Cardoso. De modo imediato, Itabaiana passou à categoria de freguesia. Alguns anos depois dessa elevação, mais precisamente em 1697, ela passa à condição de vila, perfazendo, juntamente com Lagarto, uma das primeiras vilas de Sergipe. Todavia, esse novo título não foi suficiente para proporcionar o desenvolvimento, sobretudo na área central da vila.

Após dois séculos, a vila passa à categoria de cidade, em 28 de agosto de 1888. Nesse ínterim, o centro da vila praticamente não evoluiu, mormente, devido à ausência de água nessa área. Esse fato se tornou um sério empecilho para o aumento do contingente populacional na zona urbana. Nesse sentido, as adjacências rurais se mostravam mais dinâmicas do que a parte central.

Conforme Carvalho (2009), a alteração de vila para cidade não trouxe entusiasmo à população. Isso demonstra que até o final do século XIX os hábitos itabaianenses ainda não eram urbanos. Mas, nesse período, além das atividades atreladas ao âmbito rural, o comércio, mesmo de modo informal, indicava certa projeção com uma ampliação do alcance espacial.

As dificuldades do desenvolvimento socioeconômico de Itabaiana estavam relacionadas, principalmente, à falta de água e de vias de circulação. Alguns estudos mencionam que, desde meados do século XIX, a população reivindica vias de acesso que interligasse Itabaiana a outras localidades. Dentre as citadas, destacam-se: “Itabaiana à Simão Dias, Itabaiana a Larangeiras e Itabaiana ligando à Dores e à Capela” (SANTOS, 1984, p.91).

Essas solicitações foram feitas em 1851 ao governo provincial. Posteriormente, em 1874, além das três vias de acesso rodoviário, foi acrescida a aspiração de uma estrada de ferro. Contudo, as primeiras ferrovias só foram implantadas, em Sergipe, no período republicano. Diante disso, verifica-se que antes mesmo de Itabaiana se tornar cidade havia



várias solicitações de interligá-la a outras regiões, a fim de facilitar, sobretudo, o fluxo de mercadorias, pois a deficiência em suas vias de circulação impactava diretamente sobre a sua economia.

Essa estagnação se manteve durante anos, sendo que a área rural assegurou, durante vários anos, o posto de ser mais dinâmica economicamente do que a urbana. Somente em meados do século XX, a partir da implementação de algumas obras estruturais é que a dinâmica citadina alvorece e se fortalece com a inserção de novos equipamentos e funções urbanas.

Nesse sentido,

Até 1927 não havia estradas nem iluminação. Até 1937 não havia escolas propriamente ditas. A partir de 1947 foram iniciadas a construção de pontes – as obras d’arte – e demais condições para abertura da BR-235, e Itabaiana começa a ganhar a sua segunda estrada. Aquela que finalmente libertaria seu povo de pequenos comerciantes das limitações impostas pelas grandes distâncias e falta de logística para vencê-las. O diferente nessa estrada não foi o fato de ser federal e sim porque ela levou à comunicação direta com outra estrada federal já pronta, a BR-110 ligação por terra de Alagoinhas, na Bahia, com a usina hidrelétrica de Paulo Afonso. As BR-235 e a BR-110 colocaram Itabaiana em comunicação direta com Salvador e Feira de Santana, e por esta, ao sul do país, através da BR-116, então já apelidada de Rio-Bahia (BISPO, 2013, p. 161).

Conforme citado acima, a abertura da BR-235 foi elemento chave para a ampliação das ligações de Itabaiana com outras localidades mais distantes, inclusive com cidades de outros estados. Isso corrobora com as discussões explanadas por vários estudiosos sobre a rede urbana que mencionam a importância da estrutura viária enquanto base para a expansão e intensidade das ligações entre os nós urbanos.

Dentro desse viés, as vias de circulação se sobressaem. Ao traçar a conjuntura histórica do município, verifica-se que, ao longo de vários anos, ele esteve praticamente estagnado, sem grandes avanços que lhe trouxessem mudanças significativas. A própria localização, que hoje se torna estratégica no centro do estado, no passado era tida como barreira para gerar as ligações com outras cidades. Isso se deve à ausência ou deficiência dos eixos de circulação que lhe proporcionasse extensão das articulações com a sua região e demais cidades mais longínquas de seus limites territoriais.

Nesse sentido, pode-se concordar com Carlos (2011, p. 64), ao explicar que “cada momento da história produz um espaço, supõe as condições de vida da sociedade em sua

multiplicidade de aspectos”. Essa variedade de dimensões que emergem a partir da correlação espaço-temporal pode ser visualizada em diferentes níveis de evolução dentro de um mesmo espaço e entre subespaços diferentes. Mas, todos são reflexos de um acúmulo de ações que se arranjam espacialmente de acordo com as diretrizes expostas, considerando-se uma conjuntura mais ampla, ao mesmo tempo em que se articula com os pormenores da rede ao longo da história.

A partir do momento em que foi introduzida a estrutura viária capaz de facilitar a fluidez dos fluxos intercidades, houve grandes avanços na dinâmica socioeconômica de Itabaiana. Essa condicionante é abordada tanto na literatura nacional quanto na internacional, que trata sobre a rede urbana. Ao retomar o sentido da constituição da rede urbana, composta entre pontos e ligações, ou seja, o conjunto de cidades e suas articulações espaciais, torna-se explícita a função primordial que os eixos de circulação detêm na análise das relações espaciais.

A lógica da rede urbana é o movimento, a articulação, mas para isso se torna necessária a presença de um suporte para proporcionar a fluidez dos conteúdos que circulam espacialmente, fortalecendo os vínculos entre os nódulos urbanos. Tendo em vista esse conjunto que compõe a trama reticular, a inserção da categoria tempo é essencial para possibilitar o entendimento dos movimentos e suas ligações espaciais que se firmam com base no conjunto de forças paradoxalmente centrípetas e centrífugas que atuam cotidianamente no espaço geográfico.

Assim,

Num sentido temporal há uma relação entre presença e agora (nowness), o presente. Mas se o passado é visto como “uma série de agoras em contínua passagem” ele é um “agora que passou”, tornando assim uma ausência “concebida como um tipo de presença”. Com mais razão ainda, o espacialmente distante pode ser fazer “presente”, numa dissociação entre presença aqui (espacial) e presença agora (temporal) (HAESBAERT, 2007, p.168).

A categoria tempo reflete diretamente no conjunto de uma rede urbana. Na explanação acima, o supracitado autor tem duas grandes contribuições para uma melhor compreensão do tempo. A primeira mostra a importância do passado, enquanto uma passagem contínua, e nessa travessia pode-se entender que ao longo do percurso são registradas marcas que compõem a história. Assim, pode-se dizer que o tempo passado está dentro do tempo

presente, sendo esse constituído pela soma de fragmentos de vários outros momentos passados.

O outro enfoque que pode ser extraído da reflexão acima se refere à presença espacial e à presença temporal, respectivamente no sentido do aqui e do agora. O último, cada vez mais, está mais presente nos diferentes subespaços. A instantaneidade é uma realidade que se espraia, carregando diferentes conteúdos imateriais, os quais articulam de modo imediato sujeitos de várias localidades. Essa condição atual é uma tendência que se estende de modo ainda mais rápido nas diferentes esferas espaciais e sociais.

Ainda nessa perspectiva, Carlos (1996, p. 28) esclarece que a “busca é a diminuição do tempo do percurso e não do espaço do percurso”. As distâncias físicas continuam as mesmas, mas o tempo do deslocamento é encurtado. No caso do movimento material, os fluxos parecem deslizar nas vias de circulação, e, no curso imaterial, o trajeto dos conteúdos se mostra cada vez mais instantâneo.

A estruturação de técnicas permite a intensidade ou menor magnitude do tempo de deslocamento dos objetos na trama urbana. Ao olhar o passado da cidade em questão, é evidente a sua estagnação secular. Conforme evidenciado por vários pesquisadores, a cidade não dispunha de equipamentos necessários que atendessem às demandas de sua população e respectiva região.

A incorporação de novas técnicas foi mais intensa a partir de meados dos séculos XX. Com isso, a cidade tornou-se mais dinâmica, expandindo o seu poder de influência sobre a sua região. De maneira conjunta à inserção dos equipamentos urbanos, a abertura e melhorias das vias de circulação fortaleceram a atuação de Itabaiana na rede urbana em Sergipe, além da dissipação de articulações fora do território sergipano.

A melhoria das rodovias, única forma de acesso ao município, foi um fator primordial para a sua expansão econômica. “Não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside à circulação, mas é esta que conforma a produção” (SANTOS, 2008, p. 275).

Essa ênfase que o supramencionado autor faz às vias de circulação reforça o importante papel dos elementos técnicos para a articulação da rede. Na sequência ainda

esclarece que a fluidez é uma sociotécnica regida por novas normas de ação que são paradoxalmente desreguladas.

Dentro dessa concepção, torna-se imprescindível a contextualização da centralidade urbana de Itabaiana junto à estruturação técnica das vias de circulação. Conforme discutido anteriormente, as barreiras estruturais, até meados do século XX, constituíram-se enquanto sério problema para proporcionar a fluidez de suas relações espaciais. Todavia, a partir da melhoria das mesmas, esse quadro foi alterado. Nesse sentido, torna-se importante integrar a essa discussão a contribuição dessa estrutura técnica às ramificações espaciais de Itabaiana no contexto da rede urbana.

### **3.2 Localização Geográfica e Articulação Espacial**

O nível de articulação de uma cidade na rede urbana está associado a vários fatores contribuintes, para proporcionar intensidade ou fragilidade das relações na trama reticular. A constituição desse conjunto articulado à escala temporal é condição para expressar o nível de centralidade de qualquer urbe diante de sua região. Os resultados desse conjunto se diferenciam a partir do contexto local e da própria escala temporal aos quais estão envolvidos.

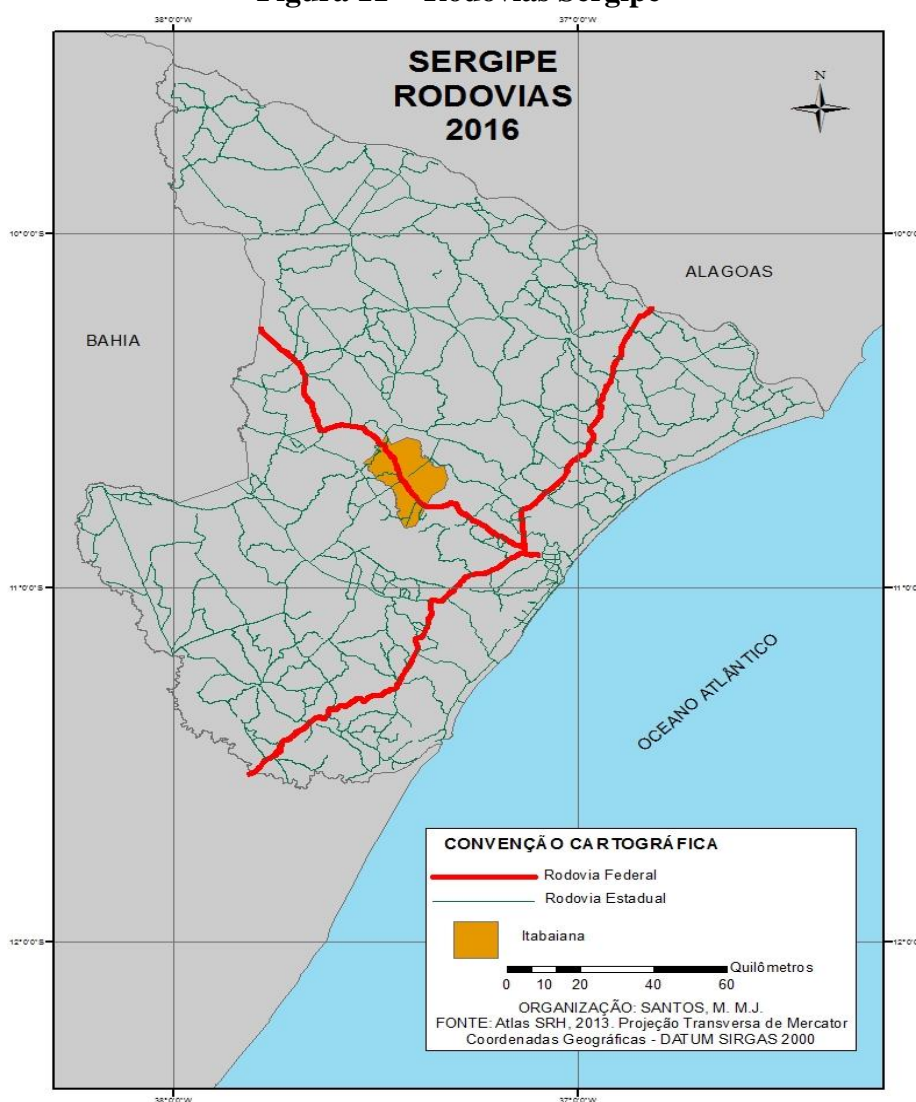
Em relação à cidade de Itabaiana, um fator que dá importante contribuição para as suas relações na rede é a localização geográfica. O município de Itabaiana está assentado na faixa central do Estado de Sergipe e integra a Microrregião Agreste de Itabaiana, ocupando uma área de 335,760Km<sup>2</sup>. Em 2010, o município contava com uma população de 86.967 habitantes, sendo que 78% residia na sede municipal. Para 2016 a estimativa de 94.393 habitantes. Por apresentar um parcelamento acentuado da terra, no município estão dispersos pela zona rural um grande número de povoados destacando-se entre eles Rio das Pedras, Ribeira, Carrilho, Cajaíba, entre outros.

O fato de sua área territorial está assentada na porção central do estado se constitui elemento primordial para os fluxos rodoviários. Contudo, até a estruturação das rodovias que cortam esse município, a localização se configurava enquanto problema para o fortalecimento das relações espaciais, pois a deficiente condição das vias de circulação e a distância

considerável dos maiores centros de mercado do estado se tornaram fatores adversos para a expansão das relações espaciais de Itabaiana.

Com a melhoria das vias de circulação, a posição geográfica do município tornou-se um fator colaborador para o exercício da centralidade urbana perante a sua região, além do espraçamento de articulações mais longínquas. Essas transformações das interações ocorridas a partir da inserção de novas técnicas demonstram o quanto o espaço geográfico é dinâmico, além de ser constantemente alterado e metamorfoseado (Figura 11).

**Figura 11 - Rodovias Sergipe**



Fonte: Base de dados seplantec

A dependência exclusiva do transporte rodoviário para o deslocamento dos fluxos materiais em Itabaiana se reforça pela ausência de uma rede hidrográfica navegável, além da falta de linhas férreas circunscrevendo o município. Tendo em vista essa deficiência viária, os

deslocamentos, até meados do século XX, eram bastante precários, com dependência da força motriz de animais.

Ao ter de lidar com a problemática das vias de circulação que davam acesso às relações externas, o município continha uma série de problemas internos. Entre tais problemas, podem ser ressaltados os atrelados à rarefação dos equipamentos urbanos disponíveis, os quais se tornavam incipientes para atender à própria população dentro dos seus próprios limites territoriais.

A aquisição de equipamentos urbanos na sede do município e a ampliação da sua estrutura viária tiveram reflexo não apenas no atendimento da demanda interna, mas se estendeu também aos municípios circunvizinhos. Dessa forma, a cidade de Itabaiana, no último quartel do século XX, consolida-se por meio do exercício de sua centralidade no âmbito regional.

Os avanços que a cidade de Itabaiana obteve no contexto regional se configuraram a partir das variáveis que constituem a rede urbana. O conjunto dessas variáveis se conforma de modo multivariado, a partir das especificidades espaciais e temporais, em que cada urbe está inserida. Nesse sentido, cabe mencionar Lencione (2004), ao explicar sobre as vantagens que a localização geográfica pode proporcionar em diferentes escalas temporais. Segundo essa estudiosa,

[...] se antes uma cidade podia usufruir da vantagem de ficar a meio caminho entre duas cidades, agora essa vantagem pode deixar de existir. Diversos locais de parada, descanso e abastecimento, bem como de outros serviços urbanos, tornaram-se desnecessários. Apenas alguns pontos no espaço podem dar conta das necessidades e são esses que são reforçados, o que os tornam diferentes dos que o não. Isso significa que em razão da velocidade dos fluxos criam-se novas diferenças, incrementando-se a heterogeneidade do espaço. De maneira figurativa poderíamos dizer que as distâncias longas se aproximaram, ao passo que as próximas se distanciaram (LENCIONE, 2004, p. 61).

Ao relacionar essa reflexão da supracitada autora ao objeto de análise desse estudo, identifica-se que os avanços técnicos, sobretudo nas vias de circulação, contribuíram para a polarização de Itabaiana em sua região. Nesse sentido, a junção da ampliação e maior especificidade dos equipamentos urbanos com a fluidez do setor viário conduziu a cidade de Itabaiana a um patamar diferenciado das demais cidades circunvizinhas, além de assegurar a maior hierarquia urbana, dentro do território sergipano, após Aracaju.

O espaço geográfico, nesse recorte, tornou-se ainda mais heterogêneo. Nessa configuração, em que uma cidade espraia a sua influência a partir da oferta de bens e serviços à sua região, a centralidade urbana é ratificada e se reforça pela própria diferenciação dos níveis de equipamentos urbanos disponibilizados em cada urbe.

Dentre os elementos que aceleram essa diferenciação hierárquica e proporcionam maior interdependência nas relações interurbanas, destaca-se a inserção da cidade na economia global. Independentemente do tamanho da cidade, o fluxo de novos capitais dinamiza a economia urbana. Isso ocorre de diferentes formas, fator esse que proporcionou uma certa emergência das cidades médias no Brasil. Essa manifestação se apresenta enquanto tendência mundial, como forma de estratégia de espraio do capital.

Enquanto exemplo dessa tendência, pode-se citar o exemplo da cidade de Chillán que segundo Ruiz,

Se puede afirmar que la ciudad está siendo fuertemente impactada por la irrupción de nuevos agentes económicos ligados a grandes cadenas comerciales de capitales nacionales e internacionales, em un processo similar a lo que ocurre en las grandes ciudades y metrópolis (RUIZ, at al, 2012, p. 124).

Na cidade descrita acima, embora a presença do capital externo se mostre intensa, não se pode negar a continuidade do comércio tradicional, cuja presença é marcante. Essa condição de manter as atividades tradicionais é evidente em Itabaiana, em que a maior manifestação deste setor se dá através do mercado periódico, que ocorre duas vezes por semana, normalmente na quarta e no sábado.

Dessa forma, as articulações espaciais de Itabaiana se manifestam regionalmente, apoiadas nos diferentes setores de sua economia, os quais têm grande poder atrativo sobre a população que reside em municípios circunvizinhos. A intensidade dessas relações implica diretamente em um fluxo pendular intermunicipal que mantém ativa uma frota de transporte coletivo entre diferentes cidades do interior.

### 3.3 Fluxos de Transporte Intermunicipal

Dentro do âmbito das interações espaciais, estão envolvidas diversas formas de movimento que proporcionam mais interdependência entre os centros urbanos componentes de uma rede. No viés da materialidade, o fluxo de pessoas por intermédio dos distintos meios de transportes constitui uma importante ferramenta de análise para melhor compreender a conformação das relações espaciais que delineiam a rede urbana.

Conforme discutido anteriormente, a única forma de comunicação material da cidade de Itabaiana é por meio de rodovias. Sendo assim, o fluxo intermunicipal de pessoas ocorre unicamente por meio das rodovias estaduais e pela BR-235. Esse tipo de movimento se faz por meio do transporte particular e coletivo. Para a presente pesquisa, foram considerados apenas os fluxos de pessoas mediante o transporte coletivo, pois, conforme a metodologia explicitada, os resultados se tornam mais seguros a partir dos dados fornecidos pelas próprias operadoras do transporte intermunicipal e órgãos fiscalizadores.

Ao considerar apenas o transporte coletivo de pessoas, o universo de pesquisa se reduz. Dentro dessa seleção, a complexidade desse sistema de transporte ainda se mostra ampla, pois devem ser considerados, não apenas o transporte regulamentado pelo Estado, mas o grande número de pessoas e de cooperativas informais que transportam passageiros diariamente entre várias cidades brasileiras.

Ao mencionar o transporte coletivo de pessoas deve ser considerada a esfera regulamentada pelo Estado e a outra informal que se espraia a cada dia, sobretudo pela flexibilidade fornecida aos passageiros referentes não apenas ao preço da passagem, mas aos pontos de embarque e desembarque, além da ausência de qualidade dos transportes regulamentados. Dessa forma, para melhor esclarecimento sobre a importância do transporte de passageiros intermunicipal concernentes às ligações urbanas optou-se pela divisão entre as categorias do transporte regulamentado e aquele realizado por permissionários de táxis, representados por cooperativas que se deslocam entre um município e outro, transportando passageiros.



### **3.3.1 Transporte Intermunicipal Regulamentado**

A legislação brasileira, ao tratar do transporte de passageiros, estabelece três níveis de atuação do Estado, são eles: União, Estados e Municípios. Ao primeiro compete regulamentar e fiscalizar o transporte internacional e interestadual de passageiros, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Quanto ao transporte intermunicipal e urbano, compete aos órgãos estaduais e municipais efetuar a regulamentação e fiscalização do transporte de passageiros.

A Constituição Federal, em seu artigo 30, inciso V, estabelece que compete aos municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. Em relação aos Estados, a Constituição Federal não deixa explícita as suas competências nesse âmbito, sendo esta residual. Mas, ao considerar o artigo 25, § 1º, verifica-se que: “são reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição”. Dessa forma, referente ao transporte coletivo de passageiros, o que não compete à União e aos municípios é de responsabilidade dos Estados.

Embora cada Estado e Município tenha a própria legislação, que se adequa às especificidades locais e regionais, ainda é crescente a informalidade do transporte coletivo de passageiros. Mesmo a legislação se tornando cada vez mais rigorosa, os órgãos regulamentadores e fiscalizadores não conseguem inibir a expansão da clandestinidade. Esse fato vem a comprometer toda a estrutura do transporte regular de passageiros, pois desequilibra o seu faturamento e, conseqüentemente, reduz a arrecadação de imposto pelo Estado. Mas, em contrapartida, diante do grande número de desemprego, contribui para a abertura de postos de trabalho, sendo que a maioria adentra no mercado na condição de autônomo, a partir da clandestinidade.

O gerenciamento do sistema viário e das operações de transporte em Sergipe compete aos seguintes órgãos: Secretaria de Estado da Infraestrutura e do Desenvolvimento Urbano (SEINFRA), Departamento Estadual da Infraestrutura Rodoviária (DER), além dos órgãos municipais, com destaque para a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT).

O grande marco da regulamentação do transporte coletivo de passageiros em Sergipe ocorreu com a Lei estadual número 3.730 de 31 de maio de 1996 em que instituiu dentro do

sistema de transporte intermunicipal de passageiros, o transporte público alternativo de passageiros. A regulamentação dessa categoria tinha o propósito de complementar o sistema convencional, contudo, ao longo dos anos tornou-se o principal meio de transporte que interliga todos os municípios à capital do estado.

Dentre as principais atribuições colocadas nessa Lei, cabe mencionar o artigo 2º:

**Art. 2º** O Serviço de Transporte Público Alternativo de Passageiros de Sergipe, que poderá também ser denominado TRANSPAL, será explorado em caráter contínuo e permanente, sob o regime de concessão ou permissão, que atenda ao princípio da prestação de serviço adequado às necessidades dos usuários.

No artigo 6º, § 2º, são definidas as funções dos órgãos controladores, destacando-se a definição de horários, itinerários, locais de embarque e desembarque, além de outras normas que visam à melhoria da qualidade na prestação dos serviços direcionados aos usuários.

Segundo a pesquisa documental realizada na SEINFRA, o sistema de transporte coletivo de passageiros em Sergipe está subdividido em dois grupos, quais sejam: o primeiro é formado pela rede principal que articula os municípios do interior diretamente à capital, sendo que o itinerário pode passar por várias cidades até chegar ao destino final; o segundo grupo, por sua vez, é composto pela rede secundária, que interliga os municípios do interior do estado.

Segundo relatório quantitativo disponibilizado pela SEINFRA, a rede principal é constituída por quatro empresas operadoras (Coopertalse, Coopertaju, Vianorte e Rota Sul), totalizando uma frota ativa com 358 veículos (Tabela 04). Em relação à rede secundária, a frota ativa é constituída por 397 veículos, representada por cinco operadoras: Coagreste, Coopase, Coopervan, Coopersertão e Transertão (Tabela 05).

Esses dados demonstram que a Cooperativa de Transporte de Sergipe (Coopertalse) é a principal operadora do transporte intermunicipal de passageiros no referido estado, detendo 79% da frota oficial da rede principal. Essa empresa ingressou oficialmente na rede de transporte em 1996, com a aprovação da Lei 3.730. No que concerne à rede secundária, o destaque é para a Cooperativa de Transporte Alternativo de Itabaiana (Coagreste), com frota composta por 179 veículos, com sede na cidade que dá nome à cooperativa. Quanto à sua frota oficial, ela representa 41% das operadoras da rede secundária. Diferente da Rede principal de Transporte coletivo, a rede secundária não dispõe de frota reserva.

Tabela 04  
Sergipe  
Rede principal de Transporte coletivo de passageiros  
2015

<b>Operadora</b>	<b>Classificação da frota</b>	<b>Frota autorizada</b>	<b>Frota ociosa</b>	<b>Frota ativa</b>
Coopertalse	Frota oficial	248	7	241
	Frota reserva	45	3	42
	Frota total	293	10	283
Coopetaju	Frota oficial	43	1	42
	Frota reserva	8	1	7
	Frota total	51	2	49
Vianorte	Frota oficial	22	0	22
	Frota reserva	6	2	4
	Frota total	28	2	26
Rota Sul	Frota oficial	2	-	2
<b>Total da frota ativa na rede principal</b>				<b>358</b>

Fonte: Seinfra, 2015.

Conforme a legislação estadual, somente as quatro empresas que compõem a rede principal de transporte coletivo de passageiros estão autorizadas a realizarem o transporte de passageiros para a capital. Ressalta-se que a Lei 3.370 instituiu o transporte público alternativo de passageiros de Sergipe, como forma complementar ao serviço intermunicipal de transporte coletivo no estado. Não obstante, essa forma de transporte de passageiros se expandiu diante do sistema convencional, tendo como consequência a absorção das linhas do sistema regular.

Tabela 05  
Sergipe  
Rede Secundária de Transporte coletivo de passageiros  
2015

<b>(continua)</b>				
<b>Operadora</b>	<b>Classificação da frota</b>	<b>Frota autorizada</b>	<b>Frota ociosa</b>	<b>Frota ativa</b>
Coagreste	Frota oficial	179	17	162
	Frota reserva	0	0	0
	Frota total	179	17	162
Coopase	Frota oficial	89	3	86
	Frota reserva	0	0	0
	Frota total	89	3	86

(continuação)				
<b>Operadora</b>	<b>Classificação da frota</b>	<b>Frota autorizada</b>	<b>Frota ociosa</b>	<b>Frota ativa</b>
Coopervan	Frota oficial	73	8	65
	Frota reserva	0	0	0
	Frota total	73	8	65
Coopersertão	Frota oficial	31	1	30
	Frota reserva	0	0	0
	Frota total	31	0	30
Transertão	Frota oficial	63	9	54
	Frota reserva	0	0	0
	Frota total	63	9	54
Total da frota ativa na rede secundária				397

Fonte: Seinfra, 2015.

Vários estudos realizados sobre a temática demonstram que essa condição é uma realidade recorrente em todo o país, sobretudo a partir da década 1990, em que o sistema convencional de transporte praticamente entrou em colapso, induzido pela proliferação do transporte informal. Segundo França (2010), a expansão desse tipo de transporte se deu a partir do vazio deixado pelas empresas de transportes públicos oficiais, concernente às novas necessidades de mobilidade da população. Com isso, o transporte alternativo ganhou força, gradativamente, a partir de uma oferta de serviços que atendia às necessidades imediatas da população.

Diante dessa expansão e a consequente adesão da população, os órgãos responsáveis foram praticamente obrigados a regularizarem esse tipo de transporte. A popularização desse sistema se deve a vários fatores, dentre eles, pode-se citar: a abertura econômica do país na década de 1990, fator que possibilitou preços mais acessíveis e financiamentos; o desemprego e os programas de desemprego voluntário; a atração do nicho de mercado, devido à baixa qualidade dos serviços ofertados; a precariedade da atuação fiscalizadora.

Esse conjunto de elementos foi suficiente para a regularização do transporte alternativo, que, em muitas localidades, devido à maior flexibilidade na oferta dos serviços, tornou-se o principal operador do sistema de transporte de passageiros. Ressalta-se que essa manifestação ocorreu tanto no âmbito intraurbano, sobretudo nas grandes metrópoles, quanto nas ligações intermunicipais.

Segundo Maia (2009, p.28, grifo do autor),

O transporte de baixa capacidade não é um processo relativamente recente e nem se deu exclusivamente em países de capital subdesenvolvido. Os primeiros relatos de que se tem notícia são datados do começo do século passado nos Estados Unidos e pouco a pouco foi se desenvolvendo no continente europeu e posteriormente pela Ásia e América Latina. Na Europa, na década de 1980, a utilização de veículos como minibus e microbus basicamente, enquanto que nos anos de 1990 convencionou-se na América Latina o serviço por Vans e outros veículos de baixa capacidade, como “kombis” e “topiques” (MAIA, 2009, p. 28).

A dissipação desse tipo de transporte, em todo o mundo, induziu um posicionamento do Estado diante dessa nova realidade. As estratégias utilizadas foram diversas para enfrentar esse novo elemento que se difundiu dentro do espaço urbano e entre cidades. Diante das distintas conjunturas, ocorreu a regulamentação do transporte alternativo, bem como a sua desregulamentação.

Tais estratégias, embora sejam extremas, foram tomadas levando-se em consideração a realidade de cada localidade. Quanto à desregulamentação pode ser citada a cidade de Santiago no Chile, que utilizou a estratégia efetuada para driblar os oligopólios que foram instituídos. A regulamentação ocorreu em cidades de países desenvolvidos, a exemplo de Nova York, como também nos centros urbanos de países subdesenvolvidos, podendo-se destacar o transporte intermunicipal de passageiros em Sergipe.

Esse tipo de transporte em Sergipe, desde a sua regulamentação, tornou-se praticamente totalidade na comunicação entre o interior e a capital, além das linhas que interligam os centros urbanos interioranos entre si. Esses eixos de ligação se concretizam entre as cidades que exercem maior centralidade regional e as demais urbes que estão sob a respectiva influência urbana.

Dentro desse contexto, tomando como base as linhas principais, ou seja, aquelas que se direcionam para Aracaju, segundo os dados fornecidos pela SEINFRA, foi contabilizado um número de nove carros, os quais têm cerca de três a cinco viagens diárias, com saídas de Itabaiana à capital. O total de saídas contabilizadas de Itabaiana foi de 35. Este número é o mesmo de saídas de Aracaju direcionadas à Itabaiana. Dessa forma, diariamente são efetuadas 70 viagens entre essas cidades.

O itinerário dessas linhas contempla povoados do município de Itabaiana, de Areia Branca e de Nossa Senhora do Socorro, que estão localizados na proximidade da BR-235,

além da cidade de Areia Branca. Ressalta-se que, ao longo do trajeto, não existem pontos definidos para embarque e desembarque. As paradas ocorrem em qualquer trecho do curso, conforme as solicitações dos passageiros para embarcar ou desembarcar (Figura 12).

**Figura12: Itinerário da linha Principal de Transporte Intermunicipal de Passageiros – Itabaiana a Aracaju.**



Fonte: Seinfra, 2015.

Elaboração: SANTOS, M. M. J.

As linhas que têm origem em Itabaiana e se direcionam para Aracaju têm apenas um ponto de intersecção urbano no trajeto, qual seja: a cidade de Areia Branca. Os passageiros desta cidade dependem totalmente das linhas que têm origem em Itabaiana ou daquelas em que o itinerário se dá via essa cidade (Itabaiana), conforme será demonstrado a seguir (Figura 13).

**Figura13 - Ponto de embarque inicial da linha principal do transporte alternativo de passageiros em Itabaiana**



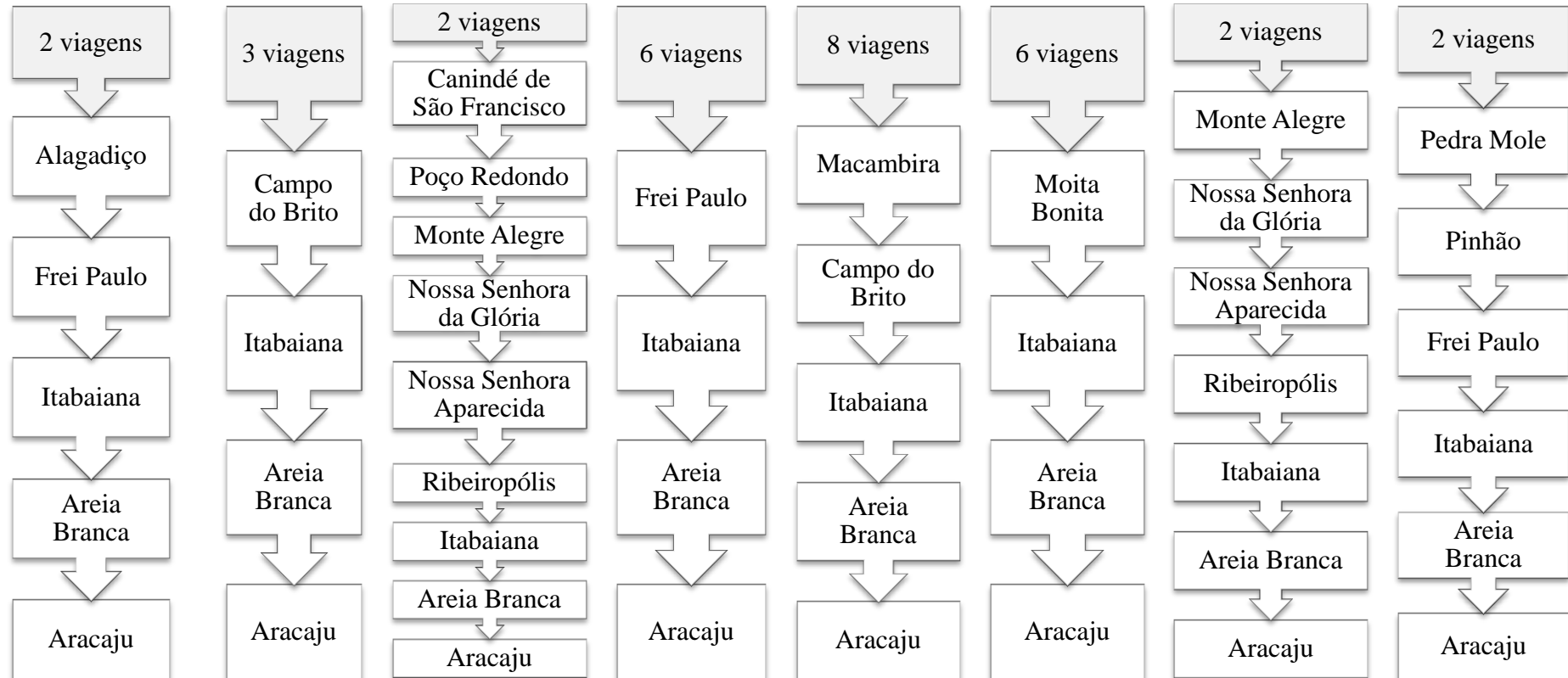
Fonte: Trabalho de campo, 2016.

A partir do objetivo de identificar as interações materiais de Itabaiana, dentro das linhas principais do transporte intermunicipal de passageiros, ou seja, daquelas que têm como destino final Aracaju. Destacam-se ainda as que partem de várias outras cidades do interior e têm dentro do respectivo itinerário a cidade Itabaiana (Figura 14).

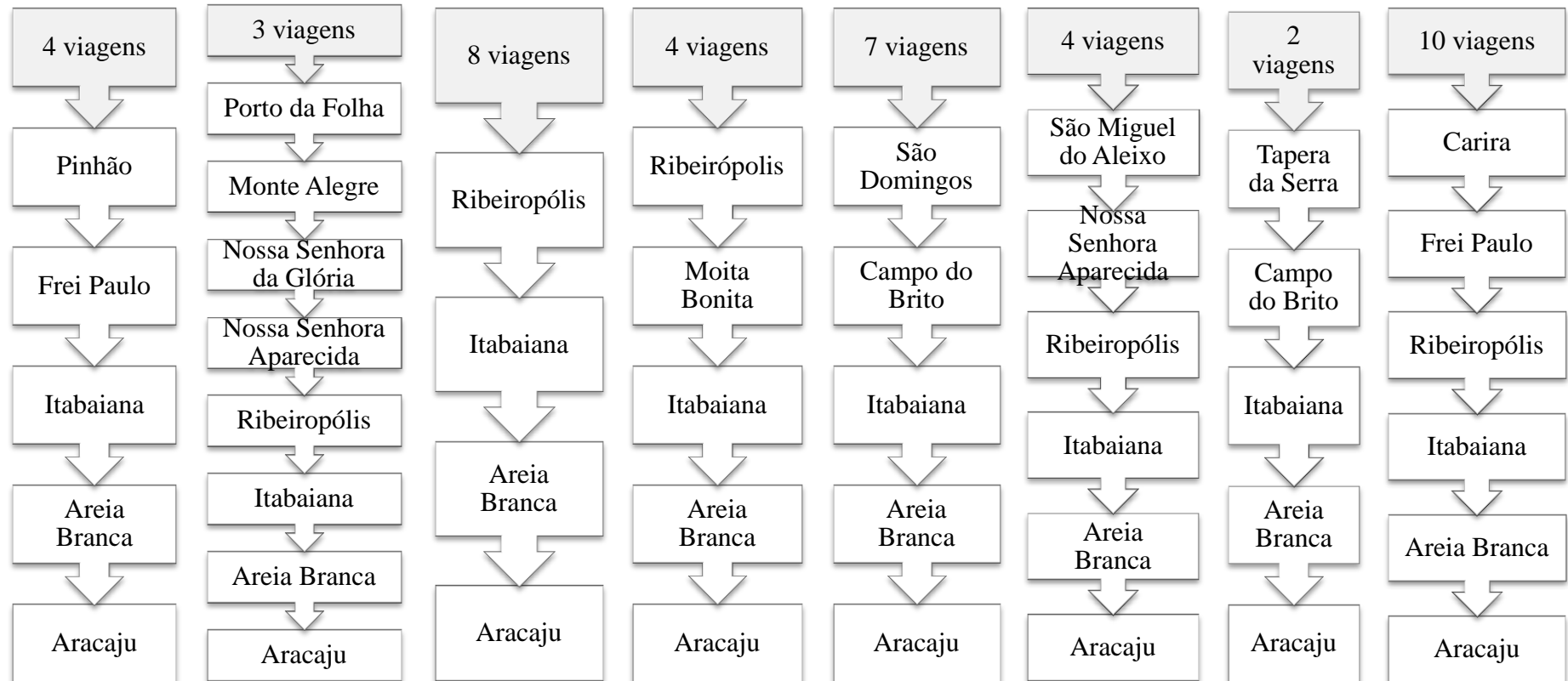
Ao considerar essa variante, foram identificadas mais 16 linhas que têm a origem do embarque em 13 cidades e dois povoados componentes dos municípios de Frei Paulo e Campo do Brito, os quais têm a sede municipal como posto inicial do itinerário para Aracaju. Ressalta ainda, que para a cidade de Ribeirópolis existem dois itinerários: um que tem como rota subsequente a essa urbe a cidade de Moita Bonita e outra Itabaiana.

Essas 16 linhas partem de 13 cidades cujas distâncias variam desde aquelas que fazem limite com Itabaiana, a exemplo de Campo do Brito, Moita Bonita, Ribeirópolis, Frei Paulo e Macambira, às que estão mais distantes de Itabaiana, são elas: Porto da Folha – 161 km; Canindé de São Francisco - 137 km; Monte Alegre – 87 km; Nossa Senhora da Glória - 59 km; São Miguel do Aleixo – 46 km; Pinhão – 41 km; Pedra Mole 40 km (DER, 2016).

O itinerário completo de todas essas linhas totaliza um número de 73 viagens, com embarque inicial nas localidades indicadas e parada em Itabaiana. Ao adicionar as viagens de Itabaiana para Aracaju constata-se a presença de 108 viagens e se considerado o retorno cujo ponto de partida é Aracaju são totalizadas 216 viagens que têm intersecção em Itabaiana.

**Figura 14 - Itinerário da linha Principal de Transporte Intermunicipal de Passageiros – Via Itabaiana**

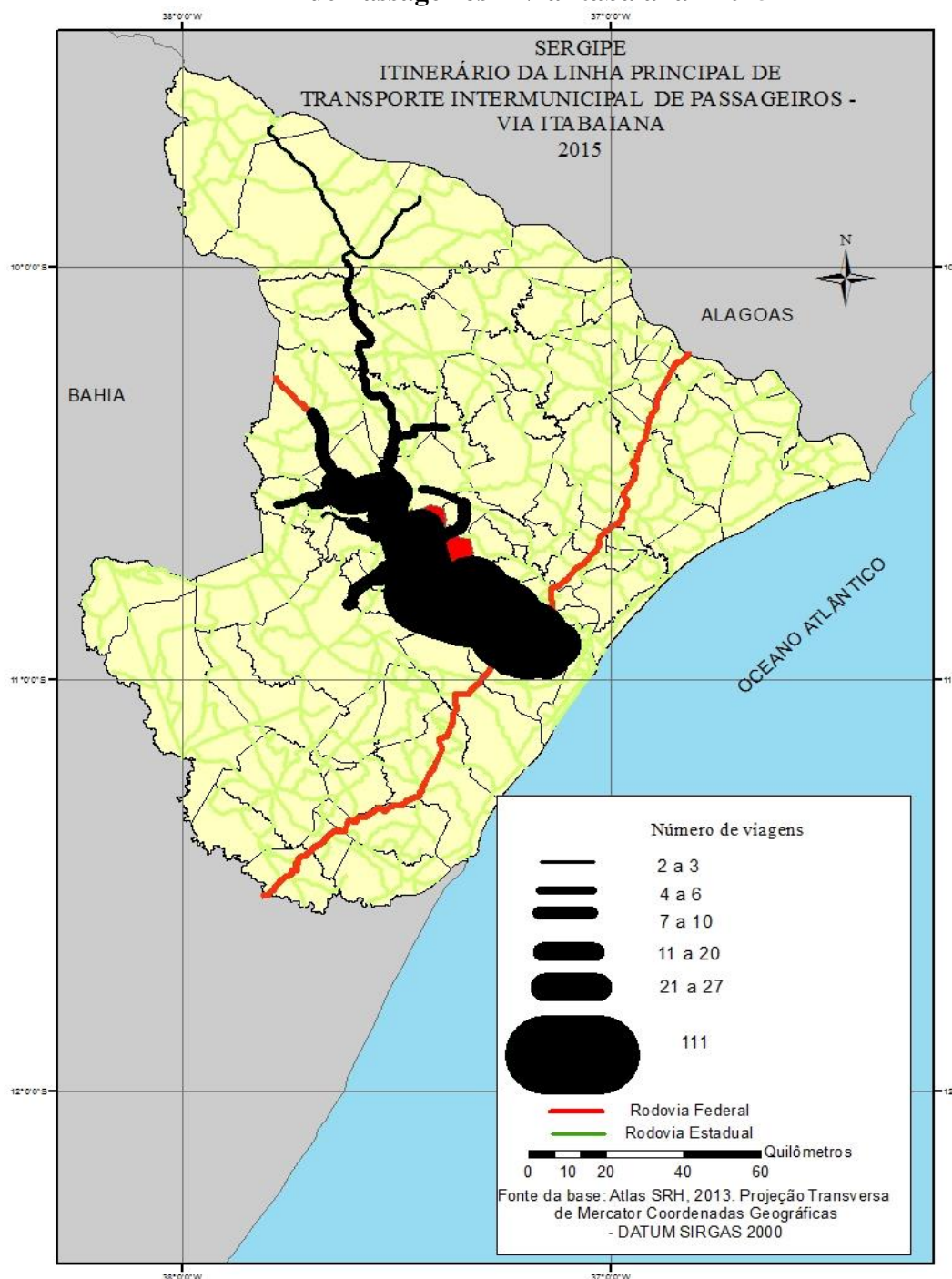




Fonte: SEINFRA, 2015.  
Elaboração: SANTOS, M. M. J.

Esses dados mostram que o direcionamento final dos fluxos é para Aracaju, contudo, Itabaiana, se destaca não apenas por ser um ponto de intersecção desses fluxos, pois conforme demonstrado na figura acima, outras cidades constituem o itinerário dessas linhas, mas não têm a mesma força de atração que a cidade de Itabaiana. Dessa forma, os itinerários acima têm o número de viagens para Itabaiana e Aracaju (Figura 15).

**Figura 15 – Itinerário da Linha Principal de Transporte Intermunicipal de Passageiros – Via Itabaiana - 2015**



Fonte: SEINFRA, 2015.

Elaboração: SANTOS, M. M. J.

Esses números demonstram, de modo indireto, a força de expressão e intermediação que Itabaiana tem num contexto regional. Não obstante, por meio desses dados não foi possível obter o número total de passageiros, tampouco o parcial, de acordo com o itinerário. Essas informações não estavam disponíveis no momento de pesquisas documental a esses órgãos responsáveis.

Todas essas linhas principais estão sob a gestão da Coopertalse e conforme informações repassadas por representantes dessa cooperativa, a maioria dos passageiros que embarcou em outras cidades, desde o ponto de partida, desembarca em Itabaiana. Dessa forma, praticamente ocorre uma substituição total de passageiros entre aqueles que embarcaram em outras cidades e desembarcaram em Itabaiana e os que embarcam nessa cidade e se destinam, sobretudo, à Aracaju.

No que se refere à rede secundária, ou seja, aquela em que o destino final não é Aracaju, mas cidades do interior que têm grande representatividade regional, foi constatado que existem 17 linhas de transporte alternativo de passageiros que se direcionam à Itabaiana. Essa rede está sob a responsabilidade da Coagreste, cooperativa que opera no transporte de passageiros desde 1999, sendo regulamentada pelo DER, em 2005 e pela Coopersertão, responsável pela linha Itabaiana- Ribeirópolis, com 16 viagens diárias..

A Coagreste foi fundada por 19 cooperados responsáveis pelo o transporte de passageiros entre Itabaiana e as cidades de Campo do Brito, São Domingos, Macambira, Lagarto, Malhador, Moita Bonita e Pinhão. Atualmente, segundo dados informados pelo presidente da referida cooperativa, existem 179 cooperados que fazem o transporte intermunicipal de passageiros entre 16 cidades e Itabaiana, totalizando 312 viagens diárias (Figura 16).

Além das seis cidades mencionadas anteriormente, as linhas se expandiram para as cidades de Canindé de São Francisco, Nossa Senhora da Glória, São Miguel do Aleixo, Nossa Senhora das Dores, Pedra Mole e Frei Paulo. O número de viagens diárias que se direcionam para Itabaiana varia entre 3 e 47, sendo, respectivamente, Canindé de São Francisco e Frei Paulo.

Não foi considerado o itinerário por completo, ou seja, os pontos de intersecção. Dentro desse âmbito, pode-se exemplificar as linhas que partem de Canindé de São Francisco tem o itinerário constituído pelas cidades de Poço Redondo, Monte Alegre, Nossa Senhora da

Glória, Nossa Senhora Aparecida e Ribeirópolis, recebendo passageiros ao longo do trajeto (Figura 17).

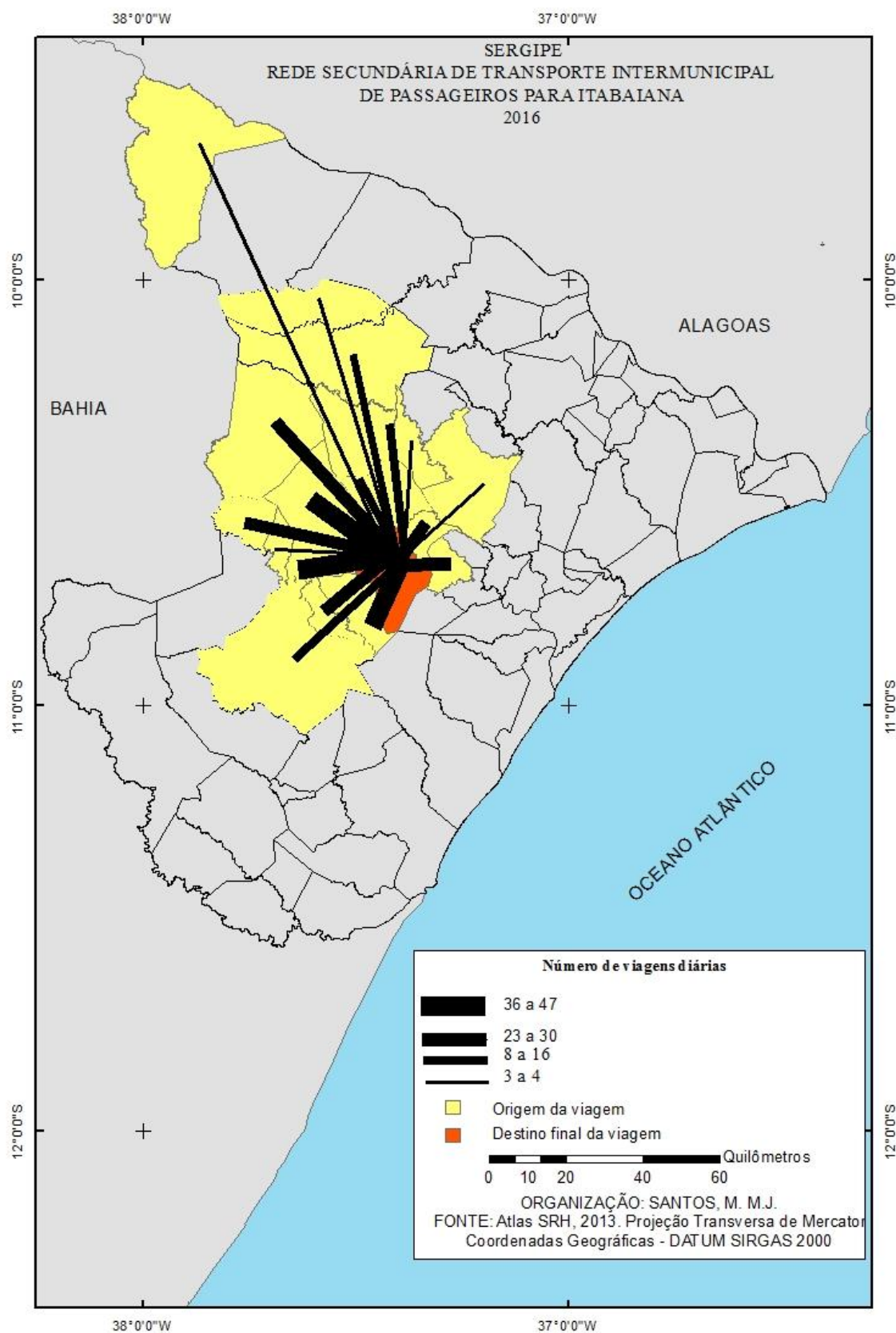
**Figura 16 - Ponto principal de embarque das linhas secundárias em Itabaiana**







**Figura 17 - Rede Secundária de Transporte Intermunicipal de Passageiros para Itabaiana**



Fonte: SEINFRA, 2015.

As linhas que têm como ponto de partida as cidades de Lagarto, Macambira e São Domingos passam por Campo do Brito. Aquelas que saem de Monte Alegre têm como o itinerário as cidades de Nossa Senhora da Glória, Nossa Senhora Aparecida e Ribeirópolis. Dentro dessa lógica, várias cidades e povoados são contemplados pelo itinerário de linhas que saem das localidades mais distantes. Destacam-se, nessa ótica, as cidades de Campo do Brito e Ribeirópolis que são contempladas, respectivamente, pelas linhas que passam pelas rodovias estaduais SE - 170 e SE - 175 e Frei Paulo, servida pelas linhas que vão até Pedra Mole e Pinhão através das rodovias SE-453 e SE-179.

Os dados acima contribuem para evidenciar a força de influência que Itabaiana exerce nos municípios do seu entorno, através do transporte intermunicipal de passageiros, indicando a presença de funções de comércio e de serviços. Tanto nas linhas principais, que têm como destino final Aracaju, quanto nas linhas secundárias, a força de atração desta cidade é exponencial diante de sua região e de outras cidades mais longínquas, mas que têm dentro do itinerário do transporte de passageiros a cidade de Itabaiana. Além dessas linhas regulamentadas, existem várias outras, irregulares ou clandestinas, que interligam Itabaiana a outras cidades do interior sergipano, conforme será visto a seguir.

### **3.3.2 Transporte Intermunicipal a partir das cooperativas de táxis**

O transporte coletivo de passageiros constitui uma séria problemática para os seus usuários em todas as escalas geográficas. Segundo vários estudos, existem muitos problemas a serem sanados, dentre eles a informalidade que se destaca, não apenas em países subdesenvolvidos como o Brasil, mas também em países desenvolvidos, a exemplo dos Estados Unidos e Inglaterra, tanto na escala intraurbana quanto na interurbana.

Embora a informalidade no transporte de passageiros esteja presente em localidades com níveis de desenvolvimento diferenciados, são as áreas menos desenvolvidas que apresentam um maior número de transporte irregular. Isso se deve, sobretudo, à ausência de intervenção do poder público em ampliar e melhorar a qualidade do transporte, principalmente nas regiões mais longínquas dos centros econômicos.

Além do fator mencionado, existem outros motivos que também sobressaem na expansão da informalidade. De acordo com algumas pesquisas, realizadas por estudiosos sobre essa temática junto a usuários do transporte coletivo, foram identificadas algumas das principais causas do espraiamento da informalidade no setor de transporte de passageiros urbano e intermunicipal.

O transporte alternativo, antes de ser regulamentado em meados da década de 1990, expandiu-se na condição de transporte clandestino. Contudo, diante dessa conjuntura, o Estado encontrou, como solução alternativa, a regulamentação da referida forma de transporte. Mas, isso não foi suficiente para impedir a expansão da informalidade no transporte de passageiros.

Os fatores contribuintes para o crescimento da informalidade nesse setor não se devem apenas aos elementos intrínsecos ao setor de transportes, mas a uma conjuntura econômica mais ampla, em que a absorção de mão de obra no mercado de trabalho formal se mostra mais escassa. Dentro dessa ótica, Cacciamali (2000) explana que, dentro do processo de informalidade, sobressaem a reorganização do trabalho assalariado e o auto-emprego, enquanto estratégia de sobrevivência. Isso se deve às dificuldades de reemprego, de inserção no mercado de trabalho ou até mesmo por opção, devido à maior autonomia e maior flexibilidade no aumento da renda, comparando-se à rigidez salarial do emprego formal.

No que se refere à inserção informal no setor de transporte, a abertura se mostra bastante propícia à adesão de novos membros na condição de cooperativas, ou mesmo individualmente. Isso se deve, principalmente, a duas condicionantes: a primeira diz respeito à ineficiência de atuação dos órgãos fiscalizadores, decorrente, acima de tudo, do pequeno quantitativo de profissionais que possam atuar na fiscalização do transporte de passageiros; o segundo, por seu turno, decorre da facilidade de ingresso no setor, pois em muitas localidades, independentemente da escala urbana ou intermunicipal, é necessário apenas que o indivíduo tenha um veículo para aderir ao transporte de passageiros.

Nas décadas anteriores se sobressaíam, no setor informal do transporte de passageiros, as *kombis*, *vans*, *topics*, dentre outros. Mas, nos últimos anos, os veículos de pequeno porte, como os táxis e mototáxis, ganharam força no transporte de passageiros, sobretudo pela ampla flexibilidade no itinerário e maior agilidade nos deslocamentos. No âmbito intermunicipal, o maior destaque é para os táxis que se deslocam entre uma cidade e outra.



Esse tipo de transporte opera a partir de concessão municipal. Dessa forma, deveria transportar passageiros somente pelo sistema de fretamento. Todavia, na prática isso não ocorre, fator que proporciona maior impasse entre os operadores do transporte de passageiros e o Estado. Essa modalidade de transporte intermunicipal se tornou uma problemática de difícil solução para o poder público.

Ao considerar os vários elementos constituintes do transporte de passageiros, não se pode pensar apenas enquanto dualidade, mas deve direcionar para a própria complementaridade, devido à fragilidade e deficiência na oferta do serviço no setor formal. Dentro dessa ótica, pode-se correlacionar ao pensamento de Milton Santos (1979) sobre circuito superior e circuito inferior da economia urbana, que, diante de uma complexidade maior, ambos os sistemas se complementam.

Desse modo,

Os dois circuitos não são sistemas isolados e impermeáveis entre si, mas ao contrário, estão em interação permanente. De um lado a própria existência de uma classe média impede de se falar em circuitos fechados. Seu consumo dirige-se a um e a outro circuito com frequências variáveis. De outro lado, o funcionamento de cada circuito compreende uma articulação interna ou horizontal com diferentes graus de integração e uma articulação vertical que se realiza pela comunicação entre atividades dos dois circuitos (SANTOS, 1979, p. 204).

Outra variável importante a ser considerada pertinente à informalidade do transporte intermunicipal de passageiros em Sergipe se refere aos estágios anteriores das atuais operadoras das linhas principais, pois antes de serem regulamentadas essas cooperativas atuavam dentro da informalidade. Esse processo entre o informal e o formal, na esfera de transporte de passageiros, induz à realização de mais estudos sobre a temática.

Dessa forma, todas as variáveis intrínsecas ao tema devem ser consideradas e contextualizadas entre si. Além da relação entre oferta e demanda, outros elementos devem ser inseridos nas pesquisas, considerando as esferas socioeconômicas. Dentro desse embate, tem o posicionamento dos operadores regulamentados que colocam a clandestinidade como totalmente prejudicial ao Estado, pois impossibilita a arrecadação de impostos, ao contrário dos que atuam na formalidade.

Outra problemática apontada pelos operadores regulamentados é a insustentabilidade do sistema regular de transporte, devido à desleal concorrência com aqueles que atuam na

clandestinidade. Segundo entrevista com o presidente da cooperativa da linha secundária que interliga Itabaiana a outras cidades do interior sergipano, foram apontados vários problemas que causam a diminuição de rendimentos daqueles que estão devidamente regulamentados.

Dentre os principais problemas mencionados, foram destacados os seguintes: a ausência de subsídios do Estado, sobretudo para renovação da frota, a qual, segundo a própria legislação, deve ser substituída a cada 10 anos; a não permissão para ampliar as linhas; a baixa eficiência dos órgãos fiscalizadores para autuar os que realizam o transporte de passageiros e não estão regulamentados; e a expansão da clandestinidade, que, nos últimos anos, tem se fortalecido ainda mais, viabilizada pelo aumento do número de alvarás de táxis concedidos pelos gestores públicos municipais, além daqueles com veículos de placa cinza, ou seja, os particulares, que não é permitida a realização do transporte remunerado.

De acordo com informações concedidas na entrevista, aqueles em que o alvará foi concedido pela prefeitura de Itabaiana têm como itinerário a ligação entre a sede municipal e os povoados do município. Quanto aos que o alvará foi concedido por outras prefeituras, realizam o transporte entre Itabaiana e a respectiva sede municipal que outorgou o alvará de táxi.

Segundo os operadores do transporte regular de passageiros intermunicipal, a clandestinidade se tornou o principal percalço, pois propicia não apenas a redução dos rendimentos, mas a redução da frota em circulação. Nos últimos dois anos, em algumas linhas, a exemplo das que circulam em Carira, Macambira e São Domingos, a frota em funcionamento foi reduzida em 50% nos dias de terça e quinta-feira, enquanto aos domingos, a frota ativa tem uma redução de 20%, segundo informações obtidas junto ao presidente da Cooperativa.

A redução da frota em circulação é uma estratégia que ameniza os danos causados pela redução do número de passageiros que se deslocam diariamente entre as cidades mencionadas anteriormente. A principal causa da diminuição da demanda é a concorrência com aqueles que operam o sistema de modo informal. Nesse caso, as linhas mais afetadas são aquelas cujo itinerário se origina das cidades de Frei Paulo, Nossa Senhora da Glória e Carira.

Outro fator contribuinte para a queda da demanda é a conjuntura econômica do país. A instabilidade na economia fragilizou todos os setores e com isso aumentou o número de desemprego em todo o país. Segundo o boletim de conjuntura econômica, publicado em junho

de 2016 pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), os indicadores demonstram uma deterioração geral no mercado de trabalho, em que o desemprego aumenta e os rendimentos reais dos trabalhadores decrescem. Essa condição resulta do processo de recessão da economia como um todo.

Na mesma publicação, foram revelados alguns dados que comprovam a retração econômica nos vários setores da economia brasileira, como se pode verificar a seguir:

Na comparação do primeiro trimestre de 2016 com os três meses iniciais de 2015, houve queda generalizada nos diversos setores da economia: a agropecuária teve retração de 3,7%; a indústria de transformação caiu 10,5%; a construção recuou 6,2%; a indústria extrativa mineral retraiu 9,6%; os serviços apresentaram contração de 3,7% e o comércio, de 10,7% (DIEESE, jun, 2016).

Dentro dessa lógica articulada, pode-se constatar que não há apenas uma rivalidade entre os operadores formais e informais do setor de transporte intermunicipal de passageiros. Para melhor apreensão dos fatos, deve-se analisar toda a conjuntura que envolve o deslocamento de passageiros diariamente.

Arelado ao crescimento dos operadores informais está o aumento do desemprego que induz a própria informalidade no mercado de trabalho. Dessa forma se constitui um ciclo em que os rendimentos do trabalhador são reduzidos, tanto pelo aumento de operadores informais atuando no sistema de transporte de passageiros quanto pela redução da demanda, que também é resultante do desemprego, pois dentre as principais motivações para o deslocamento de passageiros estão a ocupação nos postos de trabalho e a aquisição de bens e serviços.

Dessa forma, quando o trabalhador se torna desempregado, a motivação de se deslocar diariamente é reduzida ou anulada, o que implica diretamente na perda de demanda no transporte intermunicipal de passageiros. A queda no rendimento real familiar também constitui outro fator que repercute diretamente na demanda de passageiros, pois o consumo familiar é comprimido, restringindo-se aos bens e serviços essenciais. Então,

O transporte coletivo de passageiros, que se estabeleceu nas cidades brasileiras, sempre coexistiu com o transporte realizado através de veículos de pequeno porte dito informal, clandestino. Entretanto, na década de 1990, especialmente a partir 1995, este último intensifica-se significativamente, nas grandes e médias cidades brasileiras por meio de kombis (ou peruas), vans, bestas, topics, motocicletas (moto-táxis) e até mesmo automóveis particulares (SOUZA, 2006, p.34).

A informalidade no transporte de passageiros se faz presente em vários países, independentemente do nível de desenvolvimento. Em Sergipe, a expansão da clandestinidade nos últimos anos segue a tendência nacional, induzida, sobretudo, pela conjuntura econômica. Assim, diante de tais impasses, no âmbito do transporte intermunicipal de passageiros, cabe ao Estado priorizar o aprofundamento de políticas públicas que contribuam para a melhoria na prestação desse serviço ao usuário.

As dificuldades se manifestam, não apenas entre os operadores, mas repercute diretamente sobre os passageiros que são atingidos por problemas que envolvem a qualidade da frota, o conforto e a segurança, o preço da passagem, a condição da infraestrutura das vias, os horários e o próprio itinerário.

Em Sergipe, a informalidade nos transportes de passageiros é crescente. Dentre os principais veículos que estão presentes na informalidade, destacam-se as motocicletas e o automóvel. As primeiras têm maior atuação na escala intraurbana; quanto ao automóvel, ele se destaca tanto no âmbito intraurbano quanto no intermunicipal.

No interior do estado, dentro das cidades, a atuação mais significativa do transporte informal de passageiros se dá a partir das motocicletas, em decorrência das pequenas distâncias dentro do perímetro urbano; do baixo valor de compra e manutenção do veículo, comparando-se ao automóvel; do menor consumo de combustível, o que, conseqüentemente, incide em um menor valor da passagem.

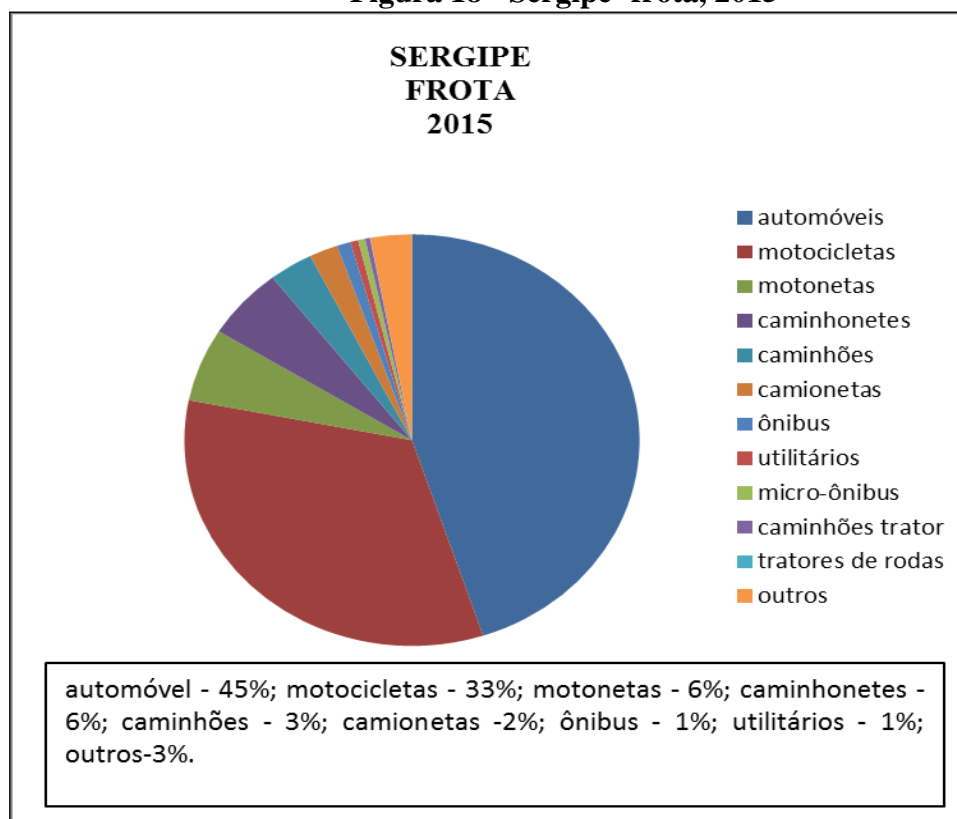
A presença dos automóveis no transporte informal de passageiros é mais atuante na escala intermunicipal. A maioria do itinerário desse tipo de condução ocorre entre a sede municipal e os respectivos povoados e entre diferentes sedes municipais. O último segue a lógica atrativa da rede urbana, na qual a urbe que exerce maior influência urbana no âmbito regional atrai os diferentes tipos de fluxos.

Essa atração segue a lógica das articulações espaciais em que os equipamentos urbanos, com suas respectivas funções, atraem os diferentes tipos de fluxos, cujas intensidades dependem diretamente da interligação entre a conjuntura local e global. Ressalta-se que a prevalência desses dois tipos de transportes de passageiros em Sergipe não decorre apenas da tendência nacional, pois, ao analisar os dados da frota nacional, do ano de 2015, divulgados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), são evidenciadas

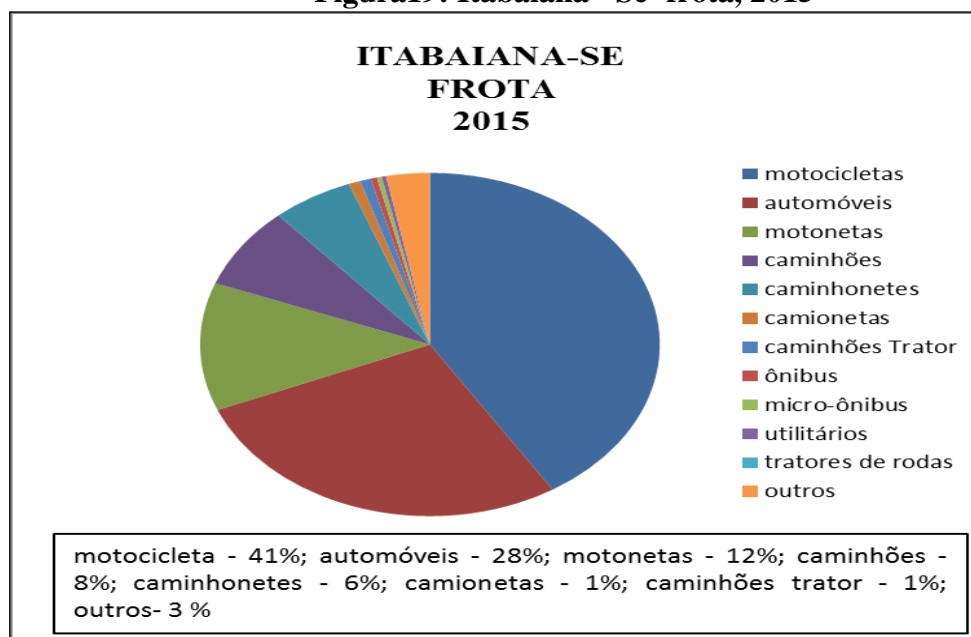
diferenças representativas nos percentuais no comparativo entre as escalas nacional, estadual e municipal (Figuras 18 e 19).

Os dados demonstram que na escala nacional o tipo de veículo que apresenta maior percentual é o automóvel, com representação de 55% do total da frota; a segunda maior representatividade é da motocicleta, com um percentual de 22%. Em relação à escala estadual, os automóveis representam 45% e as motocicletas 33% da totalidade da frota estadual. Quanto à Itabaiana, o maior percentual da frota é representado pelas motocicletas, com 41%, seguido pelos automóveis, representando 28% da frota municipal. Isso evidencia, de certa forma, as condições de renda da população que faz opção por um transporte mais barato.

**Figura 18 - Sergipe- frota, 2015**



Fonte: Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN – 2015

**Figura19: Itabaiana - Se- frota, 2015**

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN – 2015

Esses dados evidenciam a grande representatividade que as motocicletas têm na escala estadual, sendo superior em 11% em relação à escala nacional. O município de Itabaiana, por sua vez, apresenta o maior percentual da frota municipal de motocicletas, com 13% a mais que os automóveis. Outra característica peculiar do município referente à sua frota é o elevado quantitativo de caminhões. Enquanto, em nível nacional e estadual, esse tipo de veículo representa um percentual de 3%, em Itabaiana a representatividade é 4 vezes maior, ou seja, 12% de sua frota é constituída por esse tipo de veículo de cargas, ficando evidente a presença de atividades ligadas a logística, centrada na distribuição de produtos hortifrutigranjeiros.

A análise desses dados se torna ferramenta importante para a realização de um estudo sobre a rede urbana desta cidade. O principal modal de transporte do município é o rodoviário, logo, todos os fluxos materiais, para chegarem ou saírem das suas limitações territoriais, têm que utilizar algum tipo de transporte rodoviário. Dessa forma, o melhoramento da infraestrutura viária e veicular se faz instrumento fundamental para proporcionar a fluidez das ligações urbanas nas amplas escalas espaciais.

A partir do desenvolvimento de pesquisas que identifiquem e analisam tais singularidades, se torna possível melhor projetar políticas públicas que proporcionem um desenvolvimento socioeconômico mais consistente. Ao considerar a identidade local de um povo, as suas vocações, assim como as principais problemáticas que dificultam os avanços, torna-se mais fácil a execução de políticas públicas com resultados eficientes.

Ao ponderar os dados supracitados junto à conjuntura econômica do país e do mundo, a apreensão do crescimento da informalidade no setor de transporte de passageiros torna-se mais palpável. Ao contextualizar as especificidades locais com a atual dinâmica econômica em uma escala geográfica mais ampla, pode-se afirmar que a adesão a essa atividade informal funciona enquanto alternativa de assegurar o mínimo da renda familiar.

Dessa forma, mesmo diante de uma legislação que assevera claramente sobre a maneira ideal e legal do funcionamento do transporte alternativo de passageiros por meio de táxis, a realidade contradiz os efeitos legislativos. Essa condição é impulsionada pela crescente dificuldade de adentrar no trabalho formal. Consequentemente, os operadores dessa modalidade de trabalho informal buscam driblar a inspeção dos órgãos fiscalizadores que, por ora, mostra-se ineficaz diante do expansivo crescimento da informalidade no setor.

A Lei estadual 5.735, de 24 de outubro de 2005, em seu artigo 3º, § 2º, rege que:

O serviço público de transporte alternativo de passageiros operado por táxi no interior do Estado de Sergipe, só pode ser prestado no município de Aracaju quando for feito em regime de fretamento, cuja comprovação deve ocorrer através de documento ou recibo, com modelo fornecido pelo DER/SE às cooperativas existentes taxistas nos municípios, de apresentação obrigatório por ocasião de fiscalização realizada pelo mesmo DER/SE.

Segundo depoimentos de representantes de algumas cooperativas, a prática de fretamento tornaria a atividade insustentável diante da obtenção de rendimentos mínimos para viabilizar a permanência na prestação desse serviço. Dentro desse contexto, Mamani (2004, p. 333) explicita que “tampouco o ingresso no denominado mercado informal de trabalho é singelo. Requer, efetivamente, uma rede de contatos e de relações de clientela que permita um controle mínimo das condições de trabalho e que dê segurança a quem nele se aventura”.

As duas facetas do transporte de passageiros não podem ser analisadas apenas enquanto dualidade, mas, também, enquanto complementaridade. Dentro da própria lógica de Milton Santos (1979) sobre circuito superior e inferior da economia urbana, uma dimensão não existe sem a outra. Nesse sentido, a informalidade se espalha nos vários setores da economia e se dissipa por todos os lugares, sendo que nas áreas periféricas se mostra mais forte, mas sua presença também é marcante nas localidades desenvolvidas.

Várias pesquisas sobre a temática demonstram que essas esferas não são opostas, mas uma tem consequência sobre a outra. Em outra publicação, Santos (1979, p.34) evidencia que

a “[...] modernização cria uma demanda de empregos e serviços que não pode ser atendida pelo setor moderno e provoca o surgimento de uma série de atividades de menor capital, porém capazes de absorver aquela população marginalizada”.

Dessa forma, cabe ao poder público não extinguir o setor informal, pois esse só se faz atuante decorrente da capacidade de absorção dos setores formais. Por conseguinte, na esfera de transporte de passageiros a lógica é a mesma. Conquanto, cabe aos órgãos normatizadores e fiscalizadores realizarem um planejamento direcionado para todo o conjunto dos envolvidos nessa prestação de serviços.

Por meio de pesquisa documental, foram identificadas 25 praças, ou seja, pontos de embarque e desembarque de passageiros, mediante o uso de táxis. O total de permissionários cadastrados na SMTT é de 421, distribuídos entre a sede municipal e os povoados. Todos eles recebem o alvará da Prefeitura Municipal. A maioria das linhas tem como itinerário a ligação entre cidade e área rural, mas existem linhas que circulam dentro da própria cidade e outras que têm como trajeto a ligação entre Itabaiana e Aracaju (Tabela 06).

Tabela 06  
Itabaiana -SE  
Praças e Respetivos Permissionários – taxistas  
2016

(continua)

<b>Nome da Praça</b>	<b>Quantitativo de permissionários - taxistas</b>
Praça Antonio T. de Mendonça (rodoviária)	27
Praça do Bairro Bananeiras	02
Praça do Bairro Queimadas	20
Praça do Loteamento Luiz Gonzaga	06
Praça do Povoado Agrovila	01
Praça do Povoado Bom Jardim	11
Praça do Povoado Cajaíba	16
Praça do Povoado Carriho	05
Praça do Povoado Gandu	02
Praça do Povoado Lagoa do Forno	02
Praça do Povoado Malhada Velha	04
Praça do Povoado Mangabeira	11



(continuação)

<b>Nome da Praça</b>	<b>Quantitativo de permissionários - taxistas</b>
Praça do Povoado Mangueira	06
Praça do Povoado Ribeira	06
Praça do Povoado Rio das Pedras	12
Praça do Povoado São José	02
Praça do Povoado Várzea da Cancela	08
Praça do Povoado Zanguê	01
Praça Dr. Aiton Teles (Calçadão)	25
Praça Etelvino Mendonça (Praça de Eventos)	146
Praça Fausto Cardoso	28
Praça General João Pereira	24
Praça João Pessoa	31
Praça José Francisco Mendonça	03

Fonte: SMTT

Além dos taxistas, destacam-se no município os mototaxistas, cuja permissão é concedida pela SMTT. Segundo o relatório emitido por essa superintendência, existem 36 CPS (Central Prestadora de Serviço) distribuídas por toda a cidade, com um total de 642 permissionários. Mas, o número de profissionais que exerce a função de mototaxistas no município de modo informal é bastante elevado, não apenas na sede municipal, mas, sobretudo, nas áreas de estradas vicinais, que interligam a cidade aos seus respectivos povoados.

Ademais, ainda na esfera dos permissionários de táxis, existem aqueles em que o alvará é concedido pelo poder executivo de outros municípios para a realização de transporte de passageiros. Esses permissionários, em sua maioria, são organizados em cooperativas, nas quais os cooperados se deslocam de suas respectivas cidades até Itabaiana.

A partir da realização de trabalho de campo, foram identificadas nove cooperativas de táxis atreladas a sete municípios. Todas elas operam de segunda a sábado no transporte de passageiros para Itabaiana. No domingo, o transporte é realizado de modo independente pelos cooperados a partir do fretamento de passageiros para Itabaiana, ou para outras cidades, a exemplo de Aracaju. A atuação desses profissionais no domingo, em sua maioria, deve-se ao

fretamento por grupo de amigos ou familiares, cujas motivações estão relacionadas a idas à casa de parentes ou a hospitais para visitar ente queridos (Quadro 02).

Quadro 02  
Itabaiana SE  
Cooperativas de Táxis de outros municípios que atuam em Itabaiana  
2016

<b>Município de Origem da cooperativa</b>	<b>Nome da Cooperativa</b>	<b>Quantidade de Cooperados no ano de fundação</b>	<b>Quantidade de Cooperados atual</b>	<b>Número de viagens diárias</b>
Areia Branca	União táxi areia branca	12	42	Entre 3 e 4
Areia Branca				Entre 3 e 4
Carira	Coopertransp		30	Entre 2 e 3
Frei Paulo	Cooperfrei	10	12	3
Lagarto			21	2
Malhador	Coofetam - Cooperativa de Fretamento de Taxi de		37	Entre 3 e 4
Malhador	Coopertam - Cooperativa dos Taxistas de Malhador		34	Entre 3 e 4
Moitas Bonita	Cooperativa moitense	20	20	3
Nossa Senhora da Glória	Coopertaxi Glória	16	21	Entre 1 e 2

Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Elaboração: SANTOS, M. M. J.

As cooperativas que têm um maior número de permissionários são respectivamente as das cidades de Areia Branca e Malhador. A pequena distância entre esses municípios é um fator primordial para o grande quantitativo de táxis transportando passageiros. Outro fator relevante decorre da atuação das operadoras de transporte alternativo de passageiros. Quanto à Areia Branca, os passageiros mencionaram que, além da falta de flexibilidade da rota, na

maioria das vezes, quando a van passa pela cidade, se encontra sem vaga para os passageiros dessa cidade. Em relação à cidade de Malhador, os passageiros relataram o pequeno número de veículos disponíveis, assim como a ausência de alteração no itinerário.

Algumas características identificadas são comuns a todas as cooperativas entrevistadas. A primeira a ser citada é o fechamento das mesmas para a adesão de novos cooperados. A alegação exposta é que se tornaria inviável, devido à demanda não ter aumentado. Segundo os entrevistados, desde meados de 2015, o número de passageiros reduziu bastante, o que, conseqüentemente, implica na diminuição tanto da quantidade de viagens diárias quanto na da renda obtida pelos cooperados.

O número de viagens diárias varia bastante entre uma cooperativa e outra. O principal fator decorre da distância. Quanto mais longe, menor a quantidade de viagens diárias por permissionário. Isso se deve não apenas ao tempo de deslocamento, mas à demanda dos passageiros. De acordo com informações obtidas através dos questionários aplicados aos passageiros que desembarcam em Itabaiana, foi identificado que aqueles residentes em municípios mais distantes têm menor frequência no deslocamento à Itabaiana. Essa questão será tratada no próximo capítulo.

Em relação aos pontos de embarque e desembarque de passageiros dessas cooperativas de táxis, todos ficam no centro de Itabaiana, exceto o pertencente à cooperativa do município de Lagarto, que fica localizado entre a BR-235 e a rodovia estadual SE-170 (Figura 20).

**Figura 20: Pontos de Táxis na cidade de Itabaiana de transporte intermunicipal de passageiros.**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

O ponto de embarque e desembarque da maioria das cooperativas é fixado em garagens ou galpões locados. Na maioria dos pontos, existe a presença de um fiscal, contratado pela própria cooperativa. O papel desse funcionário é organizar o ordenamento de

passageiros e motoristas. As cooperativas de Frei Paulo, Nossa Senhora da Glória e Lagarto não contam com esse profissional para organizar o embarque. Os entrevistados representantes dessas cooperativas afirmaram que seria interessante a presença de alguém para fiscalizar o ponto, mas isso aumentaria as despesas dos cooperados, diminuindo ainda mais os rendimentos.

Todos os entrevistados mencionaram que, desde meados de 2015, a diminuição do número de passageiros se tornou mais intensa. Atualmente, o número de viagens diárias por permissionário foi reduzido a cerca de 60%, comparando-se aos anos anteriores. Essa redução foi confirmada pelos representantes de todas as cooperativas. O fator determinante para essa redução é a conjuntura econômica, que, como mencionado anteriormente, também afetou as operadoras de transporte alternativo intermunicipal de passageiros.

Nesse sentido,

A redução mundial no nível da atividade econômica, a restrição ao crédito e o colapso do sistema financeiro internacional, estão afetando de maneira significativa o rendimento dos trabalhadores e o emprego. Mas, como se sabe, não é de agora que o mundo do trabalho sofre com este processo dinâmico de reestruturação produtiva, continuamente realizada pelo capitalismo, na sua busca incessante pela acumulação de capital (LYRA, 2009, p. 43).

Esse contexto de desaceleração da economia mundial e brasileira tem reflexos diretos na redução dos ganhos reais da classe trabalhadora. Conforme revelado pelos entrevistados, a partir da redução do fluxo diário de passageiros, a renda média mensal dos cooperados reduziu em quase 50%. Atrelado a isso, ainda se pode acrescentar o aumento no valor dos combustíveis, que, diante da conjuntura econômica atual, os cooperados não têm como repassar esse ônus para os passageiros, decorrente da redução da capacidade de compra do trabalhador e da concorrência do transporte alternativo.

Dessa forma, a média salarial dos cooperados varia entre menos de um salário mínimo e um e meio. A renda obtida por essa atividade não decorre apenas do transporte de passageiros, mas também da realização de “encomendas”. Isso acontece quando os clientes solicitam a entrega de algum produto em um determinado lugar. Esse fato é um importante contribuinte para o aumento da renda desses trabalhadores.

Em todas as cooperativas, existem cooperados que exercem outras atividades paralelamente, destacando-se a de motorista, a serviço das respectivas prefeituras em que

residem os cooperados. Foram citados ainda a atuação desses profissionais enquanto vigilante e cabeleireiro. O exercício de outra profissão é afirmado como uma tendência necessária, pois a cada dia, os rendimentos diminuem. Em todas as cooperativas, foi identificada uma espécie de rodízio informal de circulação dos carros no itinerário. Isso se dá pela diminuição do número de passageiros.

Os dias que têm maior fluxo de passageiros nas cooperativas pertencentes a municípios mais próximos de Itabaiana são a quarta-feira e o sábado, dias de feira nesse município. Para as cooperativas de municípios mais longínquos, a exemplo das de Carira, de Lagarto e de Nossa Senhora da Glória, os dias de feira não influenciam no aumento substancial do número de passageiros. Diante do exposto, percebe-se que existe uma certa similaridade entre todas as cooperativas, sobretudo referente à redução dos rendimentos entre os cooperados.

Outro fator comum a todas as cooperativas se refere à fiscalização. Dentro da cidade de Itabaiana, a responsabilidade é da SMTT. No entanto, em entrevista realizada junto ao superintendente da instituição, foi informado que as dificuldades em fiscalizar se devem, sobretudo, ao pequeno quantitativo de agentes de trânsito disponíveis, além das demais competências exercidas pelo órgão.

Nas rodovias, a fiscalização pelo DER se tornou mais frequente nos últimos anos, com um elevado número de autuações, decorrente da ausência de comprovação, por parte dos cooperados, de que o tipo de transporte realizado é por fretamento. Conforme citado anteriormente, esse impasse no transporte intermunicipal de passageiros efetuado por táxis é um problema nacional e de difícil resolução. Isso porque envolve não apenas uma dimensão econômica, mas, sobretudo, uma questão social associada à própria dificuldade de inserção desses profissionais no mercado de trabalho formal, além da deficiência na oferta dos serviços de transportes regularizados.

Todas essas dimensões devem ser ponderadas pelas esferas do Estado, para então realizar um plano de ação mais equitativo e menos excludente, não apenas no setor de transporte de passageiros, mas em todas as extensões socioeconômicas, além, é claro, da dimensão ambiental que urge por maiores cuidados do poder público e da sociedade como um todo.

A discussão efetuada nesse capítulo expressa a importância da estrutura para o estabelecimento das relações espaciais, tanto referente aos seus vetores quanto aos seus conteúdos. Dessa forma, as especificidades de um determinado recorte da rede urbana estão imbuídas de um complexo conjunto de variáveis que, conjuntamente, moldam as ramificações da trama urbana. O entendimento desse desenrolar não é uma tarefa de fácil identificação, mas se torna necessário enquanto suporte de execução de políticas públicas e direcionamento de empreendimentos no sítio urbano.

Após a análise conjunta entre estrutura e articulação, no próximo capítulo se torna imprescindível a contextualização entre formas, funções urbanas e fluxos. Essa tríade é substancial para gerar e assegurar a centralidade que uma cidade pode exercer sobre a sua região. Dentro desse viés, a área de influência de Itabaiana pode ser identificada e detalhada. O delineamento dessa análise é um contributo não apenas para a cidade em questão, mas para as cidades que estão sob a sua influência direta, pois a partir dessa análise se pode identificar as principais demandas da população que se desloca rotineiramente de outras cidades para Itabaiana, em busca de bens e serviços.

**CAPÍTULO IV**

**RELAÇÕES ESPACIAIS E REGIÃO DE INFLUÊNCIA DA CIDADE DE  
ITABAIANA**

*As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades.*

*(CORRÊA, 1997. p. 27).*



## **CAPÍTULO IV**

### **INTERAÇÕES ESPACIAIS E REGIÃO DE INFLUÊNCIA DA CIDADE DE ITABAIANA**

A dinâmica, direção e intensidade das interações espaciais entre os diferentes centros urbanos são elementos definidores para proporcionar o nível de centralidade de uma cidade diante da rede urbana nos distintos recortes espaciais estabelecidos. Dessa forma, ratifica-se a discussão de que não há uma categorização fechada para se enquadrar uma determinada urbe na condição de pequena, média ou grande. Nesse caso, deve-se atentar para o contexto local e regional no qual esse centro urbano está inserido, assim como para os vetores e níveis de suas ramificações escalares.

Para classificar a cidade de Itabaiana, como uma cidade intermediária, foram ponderados diferentes aspectos imbuídos dentro da escala regional. Dessa maneira, a partir da contextualização e análise da literatura que aborda essa temática, associada aos dados coletados sobre as especificidades dessa cidade, tornou-se possível a obtenção de um nível de detalhamento satisfatório sobre as relações espaciais que essa urbe mantém com a sua região.

Dentro dessa perspectiva, considera-se que as interações espaciais são constituídas pelo movimento e pelo conteúdo que proporcionam diferentes níveis de articulação entre os vários centros urbanos que compõem a rede. Associado a essa dinâmica, o direcionamento dos movimentos está condicionado à presença e a especificidades dos equipamentos urbanos e suas respectivas funções que agem enquanto elementos atrativos para a circulação dos fluxos de pessoas, objetos e capital.

Quanto maior a especificidade das funções urbanas em uma cidade, maior a complexidade das interações espaciais constituídas por essa urbe, tanto no que se refere à circunscrição escalar quanto ao número, conteúdo e fluidez dos movimentos que permeiam esses centros urbanos. Ao entender a lógica da rede urbana no Brasil, percebe-se a intensidade e abrangência das ramificações que interligam as grandes cidades ao restante do território brasileiro. Isso demonstra a força de atuação a partir das funções urbanas existentes, as quais foram capazes de assegurar o posicionamento no ápice da hierarquia urbana desde meados do

século XX, período em que a urbanização no Brasil ganha força e tem um direcionamento bastante concentrado.

Quanto às urbes que não são detentoras de equipamentos e funções urbanas mais específicas apresentam as interações espaciais de modo rarefeito, sem força atrativa de proporcionar uma movimentação intercidades mais intensa. Em sua maioria, essas cidades têm como principal fator atrativo de fluxos os postos de trabalho no serviço público, em que as funções mais especializadas, sobretudo aquelas que requerem nível superior, são exercidas por profissionais oriundos de outras cidades.

Essa condição, nos últimos anos, é bastante comum, por meio da viabilização de concursos públicos. Dessa forma, esses profissionais contribuem para a veiculação de capital para fora dessas urbes. Ao considerar que essas cidades não ofertam bens e serviços mais especializados, os servidores públicos que residem em outros centros urbanos e até mesmo aqueles que residem em tais cidades, mas têm melhor condição financeira, acabam adquirindo bens e serviços em outras urbes que proporcionam uma oferta mais ampla e especializada.

Entre esses dois grupos de cidades se destacam aquelas que podem ser classificadas enquanto intermediárias. Todavia, esse grupo de urbes é bastante heterogêneo, tanto em número populacional quanto em funções urbanas apresentadas, assim como ao que se refere à centralidade exercida. O principal fator em comum é a sua atuação regional, enquanto detentora de centralidade, mas a abrangência dessa área de influência segue a mesma lógica de níveis diferenciados da extensão escalar.

O contexto locacional é um fator primordial para ser considerado em qualquer classificação que envolva a análise da Geografia Urbana. Realizar categorizações tendo apenas como parâmetro o geral, mesmo em nível nacional, não contribui para identificar os pormenores que existem na trama urbana. Em Sergipe, segundo essa lógica generalizada e quantitativa, a única cidade considerada média é Aracaju. Todavia, diante das singularidades existentes nessa escala territorial do estado, outras urbes se manifestam na condição de cidades intermediárias dentro do subsistema urbano de Aracaju.

Essa diversidade do urbano e do exercício de sua função na rede, independentemente, de ser em uma rede próxima ou em uma trama mais distante, corrobora com a complexidade das interações espaciais. Assim, realizar recortes espaciais para o aumento do detalhamento das relações espaciais não significa desmembrar ou isolar da totalidade, pois essa ação não

impede de contextualizar e articular a escalas mais amplas. Nesse sentido, pode-se entender que “o urbano define-se *também* como justaposições e superposições de redes, acúmulo e reunião dessas redes, constituídas umas em função do território, outras em função da indústria, outras ainda em função de outros centros no tecido urbano” (LEFEBVRE, 2008, p.112).

A delimitação do recorte espacial é uma ferramenta importante na obtenção detalhada e análise dos resultados. Conforme explicitado anteriormente, na última publicação REGIC, Itabaiana se destaca como a cidade de maior hierarquia dentro de Sergipe, depois de Aracaju. A partir dessa classificação hierárquica, foram problematizadas algumas questões sobre a funcionalidade reticular dessa cidade dentro do subsistema urbano de Aracaju e, conseqüentemente, das demais ramificações que essa trama urbana consegue percorrer e interagir.

Dessa forma para atingir os objetivos propostos nessa pesquisa, neste capítulo serão abordados os principais fixos e suas respectivas funções urbanas existentes na cidade de Itabaiana, que são capazes de proporcionar uma influência mais longínqua e de atrair um maior número de deslocamentos de pessoas em busca desses bens e serviços.

#### **4.1 Mobilidade espacial Interurbana de pessoas**

Os deslocamentos populacionais são manifestações intrínsecas à sociedade que perpassa todas as civilizações. A mobilidade é uma necessidade social, motivada por um conjunto de fatores que, de acordo com o tempo histórico e a conjuntura locacional, diferenciam-se em amplitude e intensidade do movimento. Segundo Brumes (2010, p.25), “[...] a migração não é um fenômeno natural e espontâneo, mas sim provocado por estruturas injustas, sejam elas econômicas, políticas, sociais e ideológicas”. Nesse sentido, são as diferenças espaciais que induzem a direção do movimento nas amplas escalas geográficas.

Na atual era técnica-científica a mobilidade de pessoas adquiriu novas características associadas à fluidez dos movimentos. Essas propriedades imprimem ao espaço geográfico uma dinâmica muito mais veloz na mobilidade, sendo esta diferenciada pelos diferentes propósitos e pela amplitude escalar.

Na chamada sociedade moderna, os deslocamentos populacionais se manifestam de várias maneiras a partir dos diferentes fatores motivadores. Como Vasconcelos (2012, p. 30) bem esclarece, “são inúmeros os tipos de deslocamentos populacionais e migrações, podendo variar nas formas, durações e escalas, e realizados nas mais diversas épocas e lugares, tornando-se, assim, importantes para a construção histórica de qualquer espaço”. A variedade dos meios utilizados para a mobilidade e a melhoria da infraestrutura no setor de transportes compõem elementos importantes para o exercício na fluidez dos fluxos de pessoas.

Os elementos motivadores da mobilidade atual se constituem não apenas pelo novo, mas está imbuído de fatores repulsivos que se faziam presentes desde outrora. Os processos migratórios na sociedade moderna se diversificam quanto à relação tempo/espaço, à duração entre o intervalo de ida e volta, além da ampliação dos motivos que proporcionam esses deslocamentos, assim como do destino que esses fluxos se direcionam.

Segundo o IBGE (2011), a partir da década de 1980, os movimentos pendulares adquirem “ainda maior importância, deixando de ser um fenômeno meramente metropolitano”. A pendularidade dos movimentos de pessoas além das áreas metropolitanas se deu, justamente, pela melhoria na infraestrutura do transporte e na ampliação dos bens e serviços ofertados pelos núcleos urbanos de maior influência que não se localizam nas áreas descritas acima.

Esses dois fatores foram fortes contribuintes, em todo o país, para a fluidez do fluxo pendular de pessoas entre cidades que não formam a malha urbana metropolitana. Outro elemento a ser considerado nessa década é a inversão quantitativa entre a população rural e a urbana. A tendência de urbanização se dá de modo ainda mais acelerado. Nas grandes cidades e nas capitais administrativas em que os equipamentos urbanos se proliferaram intensamente, o fenômeno da urbanização foi mais nítido e problemático, decorrente da falta de planejamento para tal crescimento.

Nas cidades menores, mas que exercem influência no âmbito regional, a inversão entre a população rural e urbana também foi registrada, no entanto em um ritmo menos acelerado e proporcionalmente menor. Dentro dessa tendência, Itabaiana, centro intermediário, ampliou a oferta de bens e serviços, e, concomitante à melhoria das vias de circulação intermunicipal e à disposição dos transportes coletivos de pessoas, a urbanização se constituiu conforme

tendência nacional. Mas ressalta-se que esse processo se conformou mais tardiamente do que a média nacional (Tabela 07).

Tabela 07  
Itabaiana - SE  
Distribuição Populacional  
1970 – 2010

<b>Ano</b>	<b>População Urbana</b>	<b>População Rural</b>	<b>População Total</b>	<b>Crescimento populacional %</b>	<b>Taxa de urbanização %</b>	<b>Variação da população urbana</b>
1970	16.380	25.260	41.640	-----	39,33	-----
1980	26.284	26.317	52.601	26,32	49,96	60,46
1991	41.045	23.793	64.838	23,26	63,30	56,15
2000	55.472	21.341	76.813	18,46	72,21	35,14
2010	67.709	19.258	86.967	13,21	77,85	22,05

Fonte: IBGE – Censos demográficos 1970, 1980, 1991, 2000, 2010.

Elaboração: SANTOS, M. M. J.

A taxa de urbanização em Itabaiana só superou os 50% a partir do censo de 1991, com representatividade de 63,30%. No intervalo de 40 anos, entre os censos demográficos, foi constatado que a população total teve um crescimento de 108,85%. Conquanto, há discrepância entre a população urbana e rural desses índices, tanto no crescimento absoluto quanto no relativo. Enquanto para a primeira os índices foram crescentes, haja vista que no ano de 1970 apresentava 16.380 habitantes na área urbana, em 2010, esse número foi elevado para 67.709 habitantes. Todavia, em relação à população rural, o crescimento absoluto foi decrescente na evolução temporal de todos os censos, exceto no de 1980, quando houve um acréscimo de 1.057 habitantes, comparando-se ao censo anterior. Ao analisar o intervalo temporal entre 1970 e 2010, constata-se que a população rural apresentou crescimento relativo decrescente, isto é, - 23,76%.

Esses números demonstram que a taxa de urbanização, em 2010, era de 77,85%. Esse percentual está abaixo da média nacional, representada por 84,36%, mas está acima do Estado de Sergipe, cujo índice é de 73,51%, compondo uns dos estados com menor índice de

urbanização do país. Segundo essa classificação, Sergipe ocupa a vigésima primeira colocação no conjunto de 26 estados e o Distrito Federal.

Outro dado importante está relacionado ao decréscimo da variação populacional entre um Censo e outro. Essa queda tem relação direta, sobretudo, com a redução das taxas de natalidade. Mas, ao comparar essa variação entre a população total e a população urbana, percebe-se que, embora haja uma progressão decrescente nessa variação desde o censo de 1970 ao de 2010, em ambas as variáveis analisadas, a alteração é mais elevada do que a da população total, no que se refere à população urbana. Isso decorre da migração cidade campo, respaldada pela facilidade de acesso a zona rural.

Além desses dados demográficos, deve ser acrescido o aumento do fluxo gradativo do movimento pendular entre outras cidades que compõem a região de influência de Itabaiana, assim como a intercomunicação com a capital regional, cuja rede de relações espaciais se expande por todo o território sergipano, além dos centros urbanos de outros estados que estão sob a sua rede de comando.

Ao corroborar com o IBGE e com instituições que tratam da temática, constata-se que os movimentos pendulares têm impactos diretos com a circulação da economia e da sociedade. Dessa forma, as reflexões e análises dos dados, a partir da pendularidade que se direciona à Itabaiana, se perfazem enquanto importante componente para explorar o comportamento dessa cidade diante da rede. A investigação sobre a tessitura urbana, numa escala em que os agentes e objetos intraurbanos dialogam com aqueles que adentram esse espaço, constitui uma miscelânea enriquecedora no âmbito da pesquisa da Geografia Urbana.

Ao ter essa compreensão, corrobora-se com Santos ao explicar que:

As redes são a condição da globalização e a quintessência do meio técnico-científico-informacional. Sua qualidade e quantidade distinguem as regiões e lugares, assegurando aos mais bem dotados uma posição relevante e deixando aos demais uma condição subordinada. São os nós dessas redes que presidem e vigiam as atividades mais características deste nosso mundo globalizado (2002, p. 82).

A partir dessa concepção que a trama reticular diferencia os lugares, no âmbito da escala regional, Itabaiana destaca-se diante de sua região imediata, atraindo fluxos diários de pessoas que, conseqüentemente, eleva a sua dinâmica econômica. Nesses deslocamentos estão

imbuídos indicadores socioeconômicos, que a partir de uma análise direcionada podem vir a contribuir para um melhor planejamento urbano.

Desde meados do século passado, os movimentos populacionais ganham a adesão de novos pesquisadores sobre a temática, em decorrência da própria dinâmica que permeava o espaço de modo cada vez mais intenso, consoante à crescente industrialização nos grandes centros urbanos do país. Esse movimento prevaleceu durante décadas, fortalecendo a urbanização no país, conforme constatado nos censos demográficos.

Concomitante a essa conjuntura de elevada migração para as grandes cidades, a própria indústria automotiva ampliou a produtividade, a partir do incentivo do Estado Brasileiro, que, conseqüentemente, alterou a modal dos transportes no país, favorecendo aqueles ligados ao setor rodoviário. Diante disso, consoante a outros elementos atrelados à lógica expansionista do capital, o tempo do deslocamento entre os lugares foi encurtado, fator que propiciou uma maior mobilidade entre diferentes cidades.

Esse tipo de movimento se espalhou a partir das regiões metropolitanas, em que cidades dentro desse perímetro tinham as suas distâncias, cada vez mais, reduzidas pela contiguidade territorial. Por conseguinte, emerge a necessidade de um sistema de transportes mais integrado que possibilite o ir e o vir dos usuários que se deslocam diariamente, sobretudo, para trabalhar e estudar.

Dentro dessa tendência, esse tipo de deslocamento pendular foi além dos espaços metropolitanos e chegou a áreas que exercem centralidade expressiva em sua respectiva região, a exemplo das regiões de influência das cidades intermediárias. Nessa perspectiva, esse tipo de deslocamento se torna cada vez mais comum entre cidades de uma mesma região e com uma tendência de ampliação entre as distâncias que envolvem origem e destino, decorrente dos avanços na infraestrutura do setor de transporte. “A mobilidade tem relação direta com os transportes e estes com a dimensão e segmentação da cidade. Revigora-se, então, a necessidade de inserção dos ‘deslocamentos diários’ ou, como definem alguns autores, das ‘migrações pendulares’” (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005, p. 123).

Diante dessa esfera, vários pesquisadores analisam o movimento pendular a partir de indicadores pautados no trabalho e no estudo. Embora essas sejam as principais causas desse tipo de movimento, existem outras que se concretizam a partir da distribuição desigual dos bens e serviços no espaço geográfico.

Nesse sentido,

o movimento diário da população, que “tem como causa a crescente separação geográfica entre os diversos lugares de atividade e os lugares de residência nas grandes cidades contemporâneas”. Resulta de uma simultaneidade de movimentos de mesma natureza e da distribuição horária contígua, mas de componentes geográficos diferentes. (GEORGE, 1983 p. 190).

As diferenciações no espaço geográfico, mesmo no âmbito da pequena escala geográfica, resultam na necessidade do deslocamento. Gaudemar (1976), ao tratar da mobilidade do trabalho, explana essa necessidade. Segundo esse autor, tal mobilidade “[...] configura-se, portanto, como fruto das estratégias de diversos agentes sociais, entre eles o Estado e as empresas, para moldar mercados de trabalho regionais” (GAUDEMAR, 1976, p. 87).

A participação conjunta desses agentes a partir dos pontos estratégicos de instalação dos equipamentos e serviços urbanos induz diretamente na vetorização do movimento do trabalhador. Esse processo configura, dessa forma, os elementos constituintes do tecido urbano e a consequente trama de ligações espaciais interurbanas que se fortalece de acordo com o nível de influência e centralidade regional exercida.

A desigualdade pré-determinada que interpenetra o espaço geográfico é fator preponderante para a concretização dos diferentes movimentos populacionais e dos demais tipos de objetos geográficos que circundam a trama reticular. Por conseguinte, “na organização do território, a distribuição de funções entre cidades engendra movimentos populacionais importantes, sobretudo com o entorno” (BARCELOS; JARDIM, 2008, p. 2).

Essa perspectiva pode ser corroborada por Martini (1994) que esclarece sobre a atuação de forças de liberalização no atual cenário econômico em que correlaciona as atividades econômicas e o movimento da população. As novas dinâmicas espaciais estão associadas a uma conjuntura mais ampla que, de acordo com as novas demandas capitalistas, induzem a reorganização de cada subespaço de modo articulado.

A partir desses aspectos que envolvem o conjunto de organização e distribuição espacial, devem ser considerados os equipamentos urbanos e os consequentes fluxos material e imaterial, com destaque para os movimentos populacionais que, decorrente da desigual



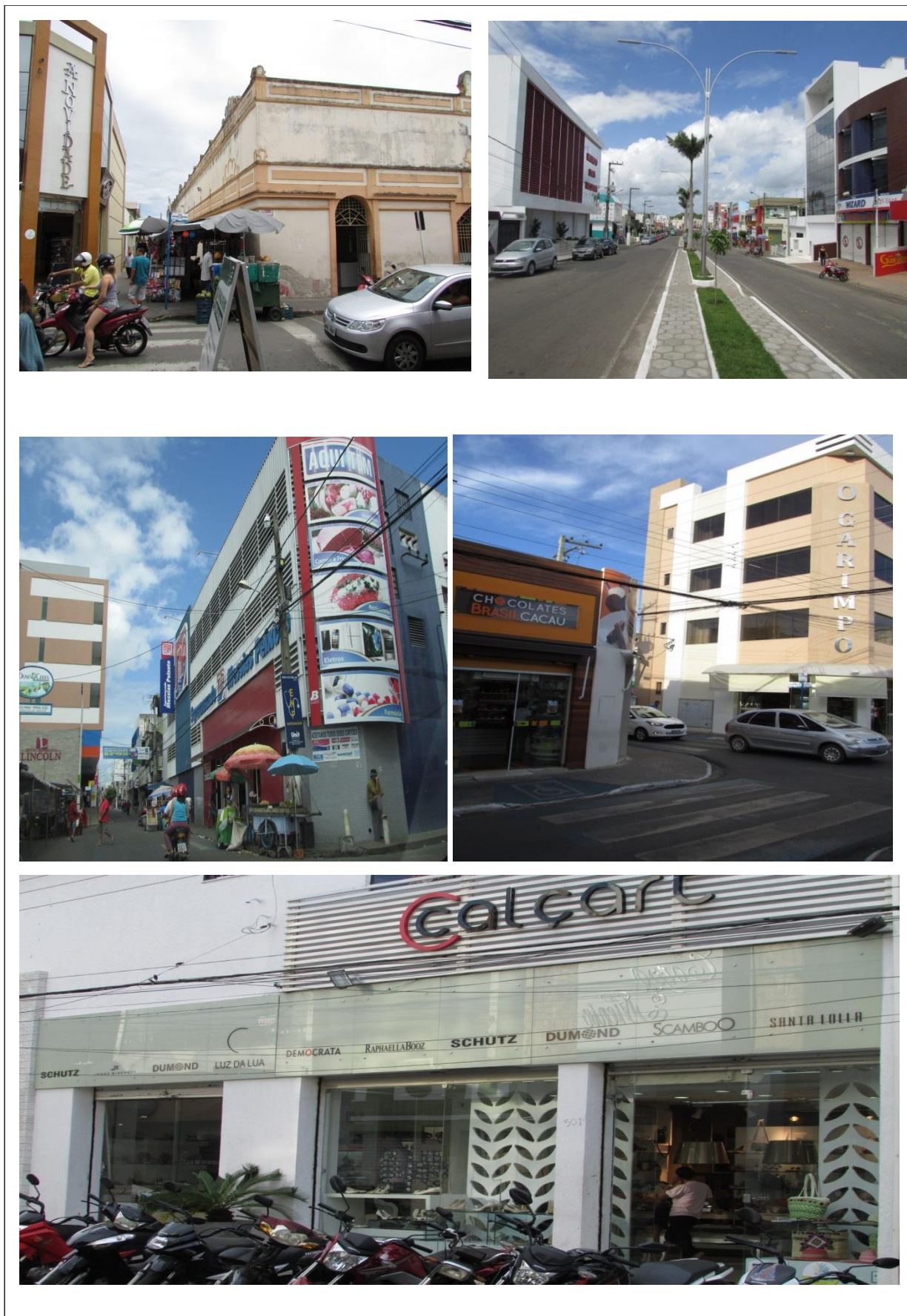
distribuição espacial dos objetos, são direcionados às áreas que possam atender as suas respectivas demandas.

Dentro do movimento pendular, as motivações ou os fatores mais destacados, inclusive nas publicações do IBGE, são os deslocamentos para trabalho e/ou estudo. No entanto, outras variáveis se mostram importantes nesse tipo de análise, a exemplo da aquisição de bens e serviços. Para estes, ressalta-se que a frequência dos deslocamentos é mais reduzida, pois, ao contrário do trabalho e do estudo, eles não têm a obrigatoriedade diária de realizar esse movimento.

Essas motivações que proporcionam o deslocamento pendular intercidades são de extrema importância, pois contribui para o fortalecimento da centralidade de uma cidade diante de sua região. Essa dinâmica gera demanda na ampliação, diversificação e especificação dos bens e serviços ofertados. Dessa forma, com o aprimoramento da oferta nesses centros intermediários, reduz a dependência direta das cidades menores aos centros maiores.

Dentro do objeto de estudo desta pesquisa, pode-se apreender essa lógica em que Itabaiana, enquanto centro intermediário, disponibiliza de bens e serviços mais específicos do que as cidades circunvizinhas. Essa circunstância condiciona a existência de outros elementos favoráveis para intensificar a força de influência sobre a sua região. Dentre essas variáveis, pode-se citar: melhor infraestrutura e comodidade nos estabelecimentos comerciais e de serviços; maior diversidade de funções; maior variedade de produtos; preços diferenciados, a partir da maior oferta; produtos e serviços mais especializados (joalherias, lojas especializadas para noivas, confecções e brinquedos infantis, confecções masculinas, boutiques, lojas de móveis e eletrodomésticos, clínicas especializadas, laboratórios de análises clínicas, escritórios de advocacia, franquias de capital nacional e internacional como Lojas Americanas, SUBWAY, BOB'S, Cacau Show, O Boticário, dentre outros bens e serviços que se sobressaem diante da sua região de influência (Figura 21 e 22 ).

**Figura 21 – Comércio Varejista de Itabaiana**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.



**Figura 22 – Comércio Varejista de Itabaiana**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Esse conjunto de elementos se torna fundamental para assegurar o fluxo corrente de pessoas que são atraídas pelas peculiaridades diferenciadas da oferta, associados às pequenas distâncias entre o local de origem e de destino, assim como à fluidez intrínseca à infraestrutura do transporte rodoviário. A partir dessa distribuição de fixos e suas respectivas funções urbanas foram utilizados procedimentos metodológicos para aferir e analisar a centralidade que Itabaiana exerce diante das demais cidades. Para isso, foi necessária a utilização de pesquisa documental em órgãos públicos do município e questionários aplicados aos passageiros usuários do sistema público de transporte intermunicipal.

Outro elemento que indica a dinâmica do comércio local é a presença de galerias e a construção de um Shopping Center, de capital local, com previsão de mais de 100 lojas, sendo 4 lojas âncora, três megalojas, um supermercado, 102 lojas satélites, praça de alimentação (20 lojas de Fast Food e 2 restaurantes) centro médico e quatro salas de cinema, em fase de conclusão (Figura 23).

**Figura 23 – Shopping Center**



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

As funções urbanas que mais se destacaram, em maior abrangência de influência e atratividade de pessoas, foram às atreladas aos serviços de saúde. As funções associadas ao comércio se mostram fortes, com elevado poder de proporcionar fluxos, todavia, a amplitude da região de influência se delimita às cidades circunvizinhas. Quanto às funções educacionais estas também se mostram com grande potencialidade escalar, e diferentemente das funções de saúde, as quais apresentam uma circunscrição mais definida na área de atuação, os serviços

educacionais se mostram com forte exercício de influência nas áreas circunvizinhas, além de áreas avulsas que têm longas distâncias, cuja frequência não se dá de modo linear.

#### **4.2 Abrangência e Ramificações da Rede a partir dos Serviços de Saúde**

Diante das informações obtidas por meio dos instrumentos de pesquisa utilizados, pôde-se identificar a força de influência que Itabaiana exerce sobre as cidades circunvizinhas, assim como, sobre aquelas que se localizam em regiões mais distantes. Ao considerar essa abrangência escalar, foi identificado que a maior área de influência da cidade de Itabaiana se dá a partir dos serviços de saúde, a partir da variável frequência, mas ao ponderar o elemento distância, os serviços educacionais se mostraram com maior abrangência.

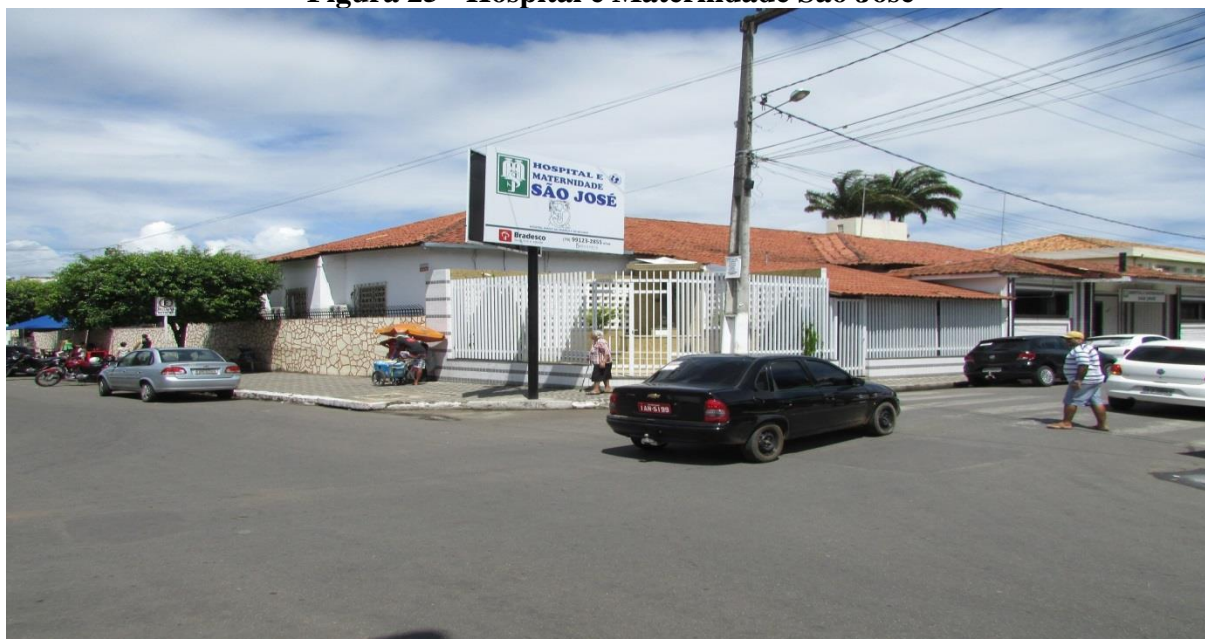
Nesse tópico, será analisada a influência dos serviços de saúde a partir da pesquisa documental realizada nas duas maiores instituições de saúde do município, o Hospital Dr. Pedro Garcia Moreno Filho e o Hospital e Maternidade São José (Figuras 24 e 25). A partir dos dados coletados, foi verificado que os atendimentos, dessas duas unidades de saúde, não abrangem apenas pacientes oriundos de outros municípios do estado de Sergipe, a extensão vai além da divisa territorial.

**Figura 24 - Hospital Regional de Itabaiana**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.



**Figura 25 - Hospital e Maternidade São José**

Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Além dessas duas unidades de saúde identificadas acima, segundo dados do Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (CNES), em janeiro de 2015, data base para a coleta de dados nas unidades de saúde, estavam cadastrados 85 estabelecimentos de saúde (Tabela 09). Ressalta-se que a abrangência escalar de atendimentos das demais unidades é mais reduzida que a dos hospitais, devido à própria especialização dos serviços ofertados.

Tabela 08  
Itabaiana  
Tipos de Estabelecimentos de Saúde  
Janeiro de 2015

(continua)

<b>Tipo de estabelecimentos</b>	<b>Quantidade</b>
Posto de saúde	10
Centro de saúde/unidade básica	18
Policlínica	5
Hospital geral	2
Consultório isolado	18
Clínica/centro de especialidade	10
Unidade de apoio diagnose e terapia (sadt isolado)	12
Unidade móvel de nível pré-hospitalar na área de urgência	3

Unidade de vigilância em saúde	1
<b>(continuação)</b>	
<b>Tipo de estabelecimentos</b>	<b>Quantidade</b>
Hospital/dia - isolado	2
Central de gestão em saúde	1
Centro de atenção psicossocial	2
Polo academia da saúde	3
Total	87

Fonte: [http://cnes2.datasus.gov.br/Mod\\_Ind\\_Unidade.asp?VEstado=28&VMun=280290&VComp=201501](http://cnes2.datasus.gov.br/Mod_Ind_Unidade.asp?VEstado=28&VMun=280290&VComp=201501)

Os dados disponibilizados no CNES demonstram uma tendência crescente na oferta dos serviços, com a ampliação do número dos estabelecimentos de saúde. Ao fazer um comparativo entre fevereiro de 2012, data pioneira disponibilizada no CNES, e outubro de 2016, foi identificada essa disposição do aumento quantitativo dos estabelecimentos de saúde. Enquanto na primeira data de referência o número total era de 81, na última data base houve um aumento para 94 estabelecimentos, sendo que em janeiro de 2015 havia um total de 87. Diante desses dados, identifica-se a ampliação desses serviços, que, em face da lógica de mercado, é decorrente do aumento da demanda (Figura 26).

Ressalta-se ainda que algumas policlínicas particulares foram citadas nos questionários aplicados aos usuários do transporte intermunicipal de passageiros. Mesmo diante da oferta de serviços menos específicos do que os das unidades públicas, os estabelecimentos privados atraem grande número de pacientes oriundos de outras cidades desprovidas desses serviços de saúde.

Dessa forma,

Diferentemente do setor estatal, o setor privado de saúde estimula a formação constante de fluxos. Essa prática expressa o controle do sistema privado em relação aos fluxos, porém numa lógica inversa à do estado. Quer, portanto, fortalecer e fomentar os fluxos. Para o setor privado, não interessa a origem do paciente, o funcionamento ou a morfologia da rede, interessa a quantidade pacientes a ser atendida (FERRAZ, 2009, p. 154).

**Figura 26 – Estabelecimentos de Saúde em Itabaiana**



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.



A lógica do setor privado na oferta dos serviços de saúde é mercadológica, por isso que, de modo oposto às unidades estatais, busca, de maneira contínua, ampliar o número de pacientes, independentemente da localização. A oferta dos serviços está pautada na comercialização, logo, o aumento do raio de influência resulta em maior lucratividade, o que possibilita mais investimentos de elevada tecnologia, favorecendo a ampliação dos serviços e da procura pelos mesmos por um público de origem locacional ainda mais distante.

Essa dinâmica de atrair pacientes é contrária aos atendimentos realizados pelos estabelecimentos de saúde que estão sob a responsabilidade do Estado. Ao contrário da lógica mercadológica do sistema privado, o SUS procura organizar o sistema a partir da regionalização espacial.

Em Sergipe, a Secretaria de Saúde elaborou uma regionalização para o desenvolvimento das ações de saúde pública. Assim, foram definidas sete microrregiões, sendo que em cada uma delas existe um município que representa o Colegiado Interfederativo Regional de Saúde (CIR). A microrregião de Itabaiana é composta por 14 municípios. Nesse CIR, estão incluídos: Itabaiana, Areia Branca, Campo do Brito, Carira, Frei Paulo, Macambira, Malhador, Moita Bonita, Pedra Mole, Pinhão, Ribeirópolis, São Domingos, São Miguel do Aleixo e Nossa Senhora de Aparecida (SERGIPE, 2012) (Figura 27).

A regionalização da saúde em Sergipe não está baseada apenas na localização geográfica, pois, se prevalecesse esse critério nessa classificação, os municípios de Nossa Senhora de Aparecida e São Miguel do Aleixo fariam parte do CIR Nossa Senhora da Glória e não do CIR Itabaiana. Dessa forma, é importante esclarecer que, de acordo com Santos (2008, p. 271), “[...] é preciso considerar, ainda, que a regionalização da saúde é proposta sob um sistema constituído por uma complexa rede de prestadores e compradores públicos e privados, inter-relacionados, competitivos ou complementares e com financiamento público”.

Os dados coletados nos estabelecimentos de saúde supramencionados demonstraram que os atendimentos não se restringem apenas aos 14 municípios que constituem o CIR Itabaiana. A procedência dos pacientes, em ambas as instituições pesquisadas, tem uma abrangência mais ampla do que a estabelecida nas microrregiões de Saúde. Esse alcance espacial não se dá apenas para os atendimentos mais especializados, uma vez que foi identificada, similarmente, uma grande amplitude de atendimentos menos complexos, a exemplo do atendimento ambulatorial que alcança 44 municípios, inclusive de áreas mais

distantes, do sul e noroeste do estado, assim como de municípios baianos: Itapecuru, Adustina, Paripiranga, Coronel João Sá, Pedro Alexandre até mesmos de centros com classificação superior, como Paulo Afonso (BA) e Aracaju.

Figura - 27: Sergipe - Microrregiões da Saúde

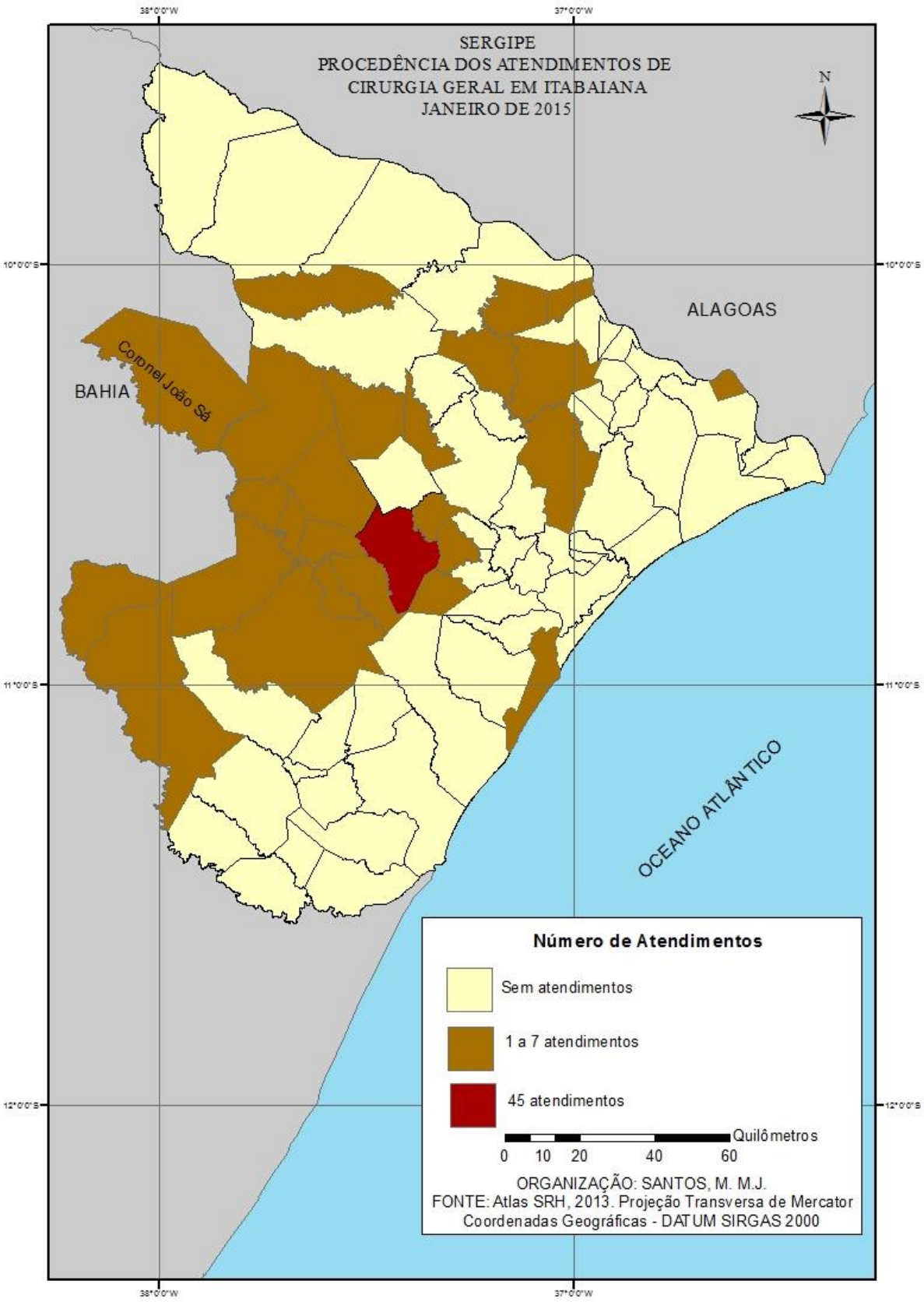


Em relação ao Hospital Regional de Itabaiana, os dados coletados foram divididos em dois grupos. O primeiro é referente aos procedimentos cirúrgicos e o segundo com base nos demais atendimentos realizados nessa unidade de saúde. Quanto ao primeiro grupo, foram realizadas três subdivisões, são elas: cirurgia geral, bucal e ortopédica. No mês de janeiro de 2015, foram realizados 199 procedimentos cirúrgicos. Naquele mês, foram efetuados 100 atendimentos de cirurgia geral, sendo que 45 pacientes foram oriundos de Itabaiana e os 55% restantes eram procedentes de outros municípios, sendo que, dessa quantia, 30% são integrantes do referido CIR (Malhador, Areia Branca, São Domingos, Pinhão, Campo do Brito, Moita Bonita, Pedra Mole, Frei Paulo, Macambira, Nossa Senhora de Aparecida e Carira). Os pacientes com procedência de municípios que não fazem parte do CIR Itabaiana representam 25% do total desses atendimentos, sendo representados por Nossa Senhora da Glória, Simão Dias, Poço Verde, Lagarto, Aracaju, Aquidabã, Santana de São Francisco, Monte Alegre, Itabi, Graccho Cardoso, Nossa Senhora de Lourdes, Capela, Tobias Barreto e Coronel João Sá, sendo este último integrante do Estado da Bahia (Figura 28).

Os atendimentos referentes à cirurgia bucal (37) tiveram uma representação percentual maior dos pacientes oriundos de municípios que não compõem o CIR Itabaiana. Esse grupo teve uma representatividade de 52,7% de todas as cirurgias bucais realizadas no hospital no mês de referência. Esses pacientes têm como procedência os municípios de Nossa Senhora da Glória, Estância, Siriri, Lagarto, Aracaju, Porto da Folha, Nossa Senhora do Socorro, Itaporanga d'Ajuda, Laranjeiras e mais três municípios da Bahia (Ajustina, Coronel João Sá e Paripiranga). Os pacientes procedentes do CIR Itabaiana representaram 47,3% do total, dos quais 30,5% são oriundos do município de Itabaiana e 16,8% dos municípios de Malhador, Campo do Brito, Ribeirópolis e Moita Bonita (Figura 29).

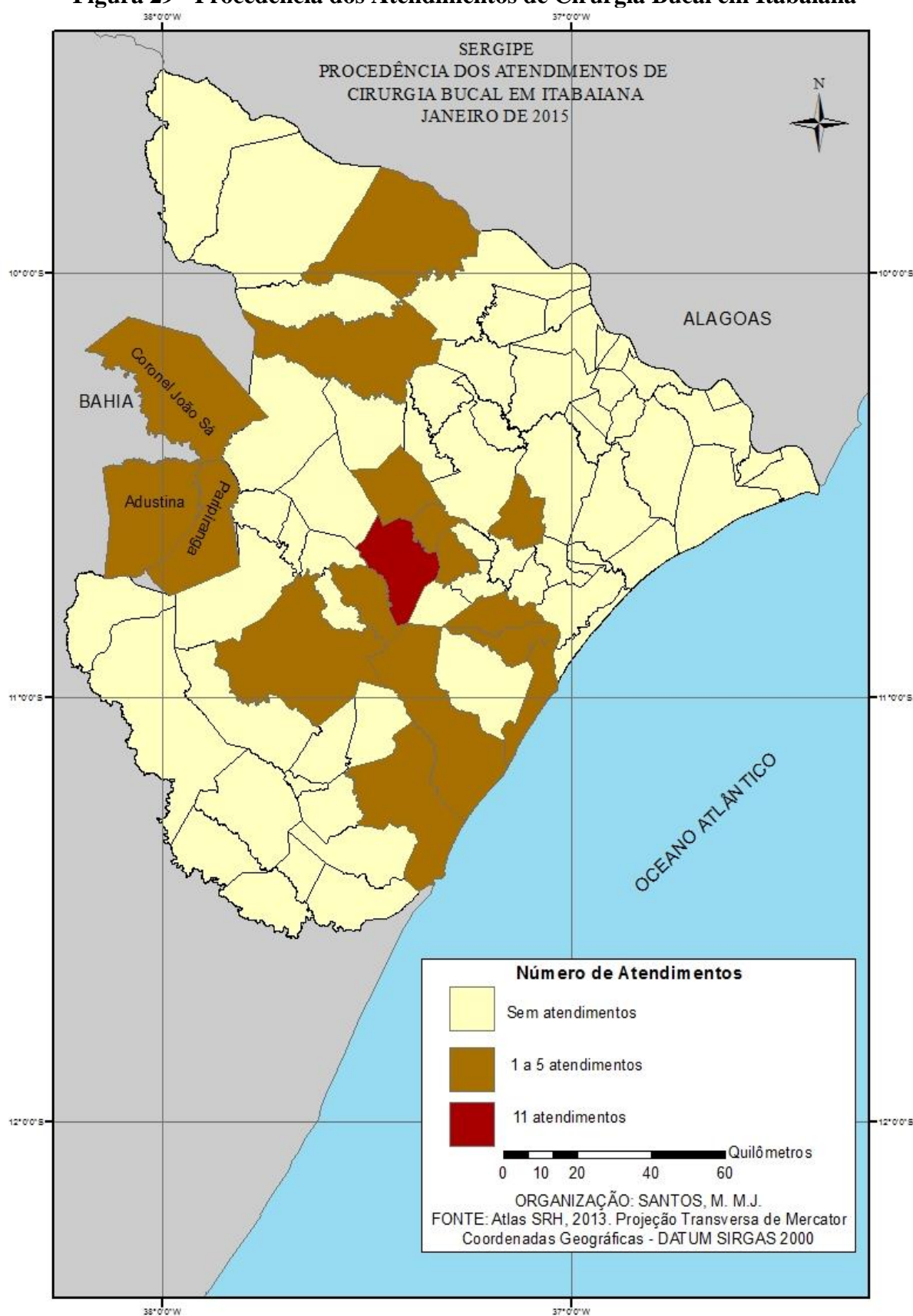
As cirurgias ortopédicas realizadas em janeiro de 2015 totalizaram 62 atendimentos. A maioria dos atendimentos prestados se deu para pacientes procedentes do CIR Itabaiana, sendo 24% do próprio município e 43% oriundos de Malhador, São Domingos, Ribeirópolis, Pinhão, Frei Paulo, Campo do Brito, Carira, Macambira e Areia Branca. Os 33% restantes correspondem a pacientes procedentes de municípios de outros CIRs: Aracaju, Feira Nova, Itabi, Riachão do Dantas, Porto da Folha, Simão Dias, Nossa Senhora das Dores, Lagarto, Salgado, Canindé do São Francisco e dois municípios da Bahia: Ajustina e Coronel João Sá (Figura 30).

**Figura 28 - Procedência dos Atendimentos de Cirurgia Geral em Itabaiana**



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

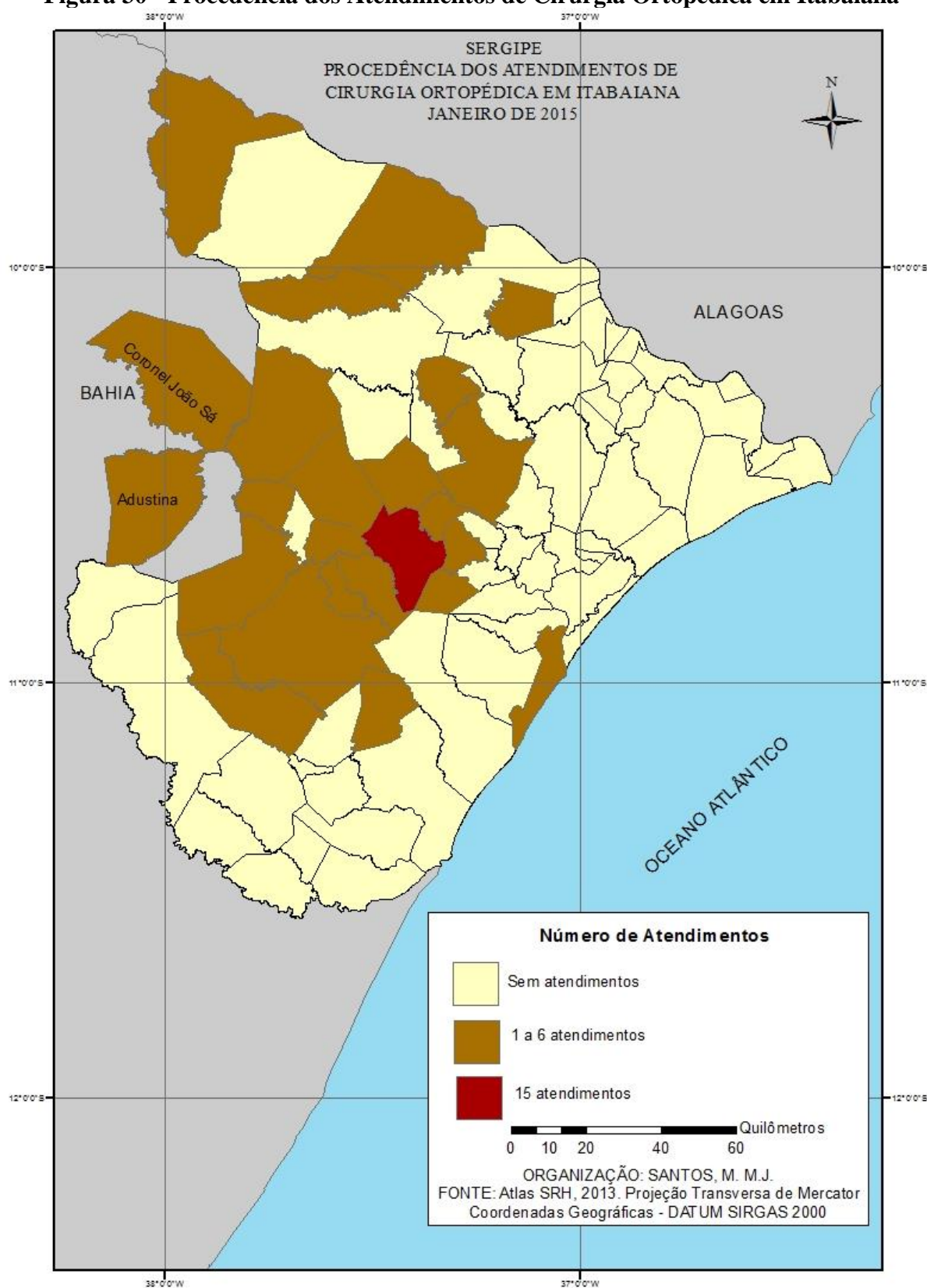
**Figura 29 - Procedência dos Atendimentos de Cirurgia Bucal em Itabaiana**



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.



**Figura 30 - Procedência dos Atendimentos de Cirurgia Ortopédica em Itabaiana**



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Embora Itabaiana seja um centro intermediário dentro do subsistema urbano de Aracaju, a sua força de atuação na prestação dos serviços de saúde é bastante abrangente, ultrapassando os limites territoriais do estado. Esse alcance espacial se dá pelo nível de especialidade dos serviços ofertados, uma vez que, boa parte dos pacientes é oriunda de municípios menos desprovidos de equipamentos urbanos, exceto os pacientes procedentes de Aracaju.

A lógica da distribuição espacial dos fixos e funções urbanas é regida pela demanda do capital. Conforme assevera Bernardes (2005, p. 245), “os recursos técnicos estão intimamente vinculados aos recursos de capital, já que são os detentores de capital que tomam as decisões sobre as características do processo produtivo a ser instalado”. Dessa forma, “o espaço é um produto material em relação com outros elementos materiais – entre outros, os homens, que entram também em relações determinadas, que dão ao espaço (bem como aos outros elementos da combinação) uma forma, uma função, uma significação social” (CASTELLS, 2009, p. 182).

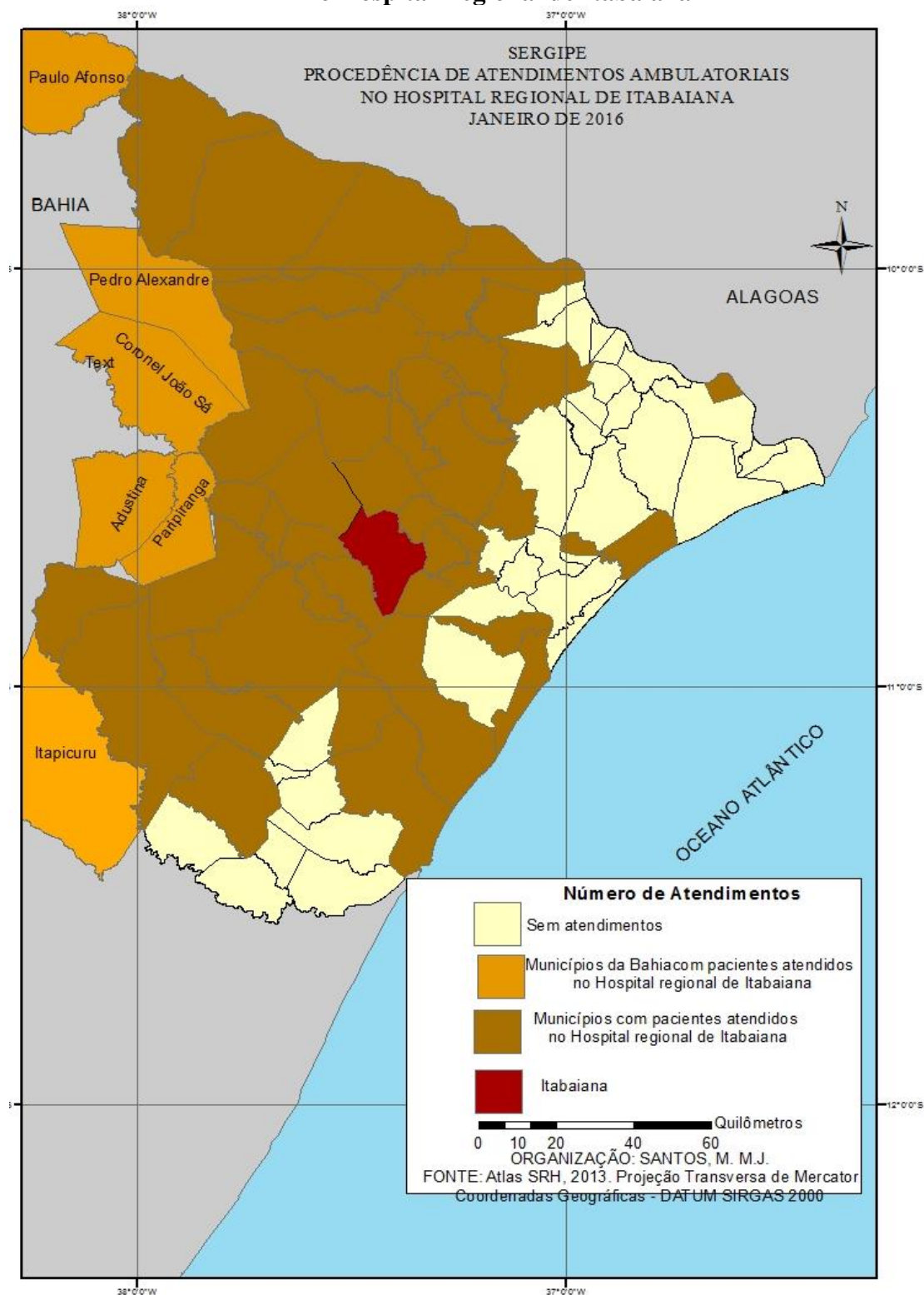
Essa combinação de elementos reflete nas diferenciações entre os subespaços e nas respectivas áreas de influência de uma determinada cidade. A partir do quantitativo e da espacialização dos equipamentos urbanos, uma determinada urbe lança poder de comando em sua região imediata ou pode ter um alcance espacial mais amplo. Essa condição proporciona a extensão da área de influência sobre centros urbanos que, diante da lógica organizacional do capital, não foram contemplados com tais equipamentos que venham a favorecer o seu posicionamento hierárquico em face da rede urbana.

O alcance espacial de uma cidade numa rede urbana é determinado pelos seus equipamentos urbanos e pela especialidade de suas funções. Dentro desse contexto, quanto mais específicas as funções, maior a abrangência de atuação de uma urbe. Essa lógica foi verificada nos atendimentos mais especializados realizados no Hospital Regional. Em relação aos procedimentos menos complexos, foi também identificada uma força de atração que Itabaiana detém, não apenas em sua região imediata, mas que se expande a longas distâncias. O número de pacientes oriundos de municípios que se localizam a mais de 100 km de Itabaiana foi bastante significativo, a exemplo de Adustrina-BA (107,6 km), Paulo Afonso (219,7 km), Itapicuru- BA (117,2 km), Pedro Alexandre-BA (102,5 km), Canindé de São Francisco (142,6 km), Poço Redondo (125 km), Poço Verde (111,7 km), Porto da Folha



(115,4 km), Santana de São Francisco (140, 1 km), Aquidabã (108,9 km), Itabi (111,5 km), Estância (107,2 km), Gararu, com 105,5 km de distância (Figura 31).

**Figura 31 - Procedência de Atendimentos Ambulatoriais no Hospital Regional de Itabaiana**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Esses dados revelam, não apenas, uma forte influência de Itabaiana diante da rede no exercício de sua posição intermediária, mas, paralelo a isso, demonstra a deficiência nos atendimentos da saúde pública em Sergipe e nos municípios de outras unidades federativas identificados nesses atendimentos. Com essa observação, foi constatado que muitos dos atendimentos ambulatoriais não tinham grande complexidade, a exemplo dos diagnósticos de vômito, ferimentos superficiais, cefaleia, crise de hipertensão, diabetes, dores pontuais (abdômen, perna, braço estômago, diarreia, dentre outros).

Esses tipos de atendimentos menos complexos poderiam ser efetuados em unidades de saúde presentes nos municípios de origem desses pacientes. Dentro de Sergipe, em toda sede municipal existe Clínica de Saúde da Família. Sendo assim, tais clínicas deveriam estar aptas a realizarem esses atendimentos ambulatoriais mais simples, possibilitando a assistência médico-sanitária à população que demanda por tais serviços.

A efetivação desses atendimentos em unidades de Atenção Básica contribuiria para a ampliação dos serviços de saúde àqueles que necessitam, evitando longos deslocamentos em busca de atendimentos básicos, que deveriam ser ofertados com qualidade nessas unidades básicas de assistência.

Consoante a isso, a Revista de Saúde Pública (2000) expõe que se essas unidades funcionassem adequadamente, de modo oportuno e humanizado, seria possível atender cerca de 85% dos problemas relacionados à saúde da população. Dessa forma, apenas 15% seriam encaminhados a unidades ambulatoriais que ofertem um atendimento mais especializado e um número ainda mais restrito precisaria de atendimento hospitalar. Entretanto, a realidade das unidades de saúde não possibilita essa prática humanizada nos seus atendimentos, implicando em longos deslocamentos para a população que necessita desses acolhimentos, fator que além de ser mais dispendioso, pode repercutir no agravamento do quadro de saúde desses pacientes.

Dentre os principais fatores que dificultam a eficiência nos serviços de saúde pública em todas as suas dimensões, mas que são mais visíveis desde as unidades básicas, pode-se citar a ausência de profissionais, principalmente médicos, de exames especializados, de estrutura física, isto é, indisponibilidade de equipamentos, material e insumo. Essa condição precariza os serviços de saúde nas unidades de atendimento primário e, conseqüentemente, a demanda recai sobre aquelas de atendimentos especializados, proporcionando grande deficiência na oferta desses serviços.

Segundo a Política Nacional de Atenção Básica (PNAB), dentre outras atribuições concernentes à esfera municipal no sistema de saúde, cabe “organizar o fluxo de usuários visando à garantia das referências a serviços e ações de saúde fora do âmbito da atenção básica e de acordo com as necessidades de saúde dos usuários.” A organização desse fluxo não segue a lógica de níveis de complexidade de atendimentos, conforme verificado no objeto desta pesquisa.

A procedência de pacientes para atendimentos primários no Hospital Regional de Itabaiana demonstra, na prática, a deficiência do sistema público de saúde, haja vista ser necessário deslocar pacientes até um Hospital Regional, sendo que, segundo o diagnóstico, poderiam ser acolhidos em unidades de atendimento básico.

No banco de dados do referido hospital, a partir da data base da realização desta pesquisa, foram identificados pacientes oriundos de 53 municípios que se deslocaram até o hospital para obter atendimentos ambulatoriais, os quais poderiam ser ofertados nas unidades básicas de saúde existentes nas suas respectivas localidades. Os municípios com os maiores percentuais de pacientes são aqueles localizados próximos de Itabaiana, ou seja, dentro da microrregião da saúde estabelecida pelo Ministério da Saúde.

Em ordenamento decrescente, os municípios que tiveram um maior número de pacientes atendidos foram: Campo do Brito, Ribeirópolis, Areia Branca, Malhador, Moita Bonita, São Domingos, Carira, Frei Paulo, Macambira, Lagarto, Pinhão, Pedra Mole, Nossa Senhora da Glória, Aracaju, Porto da Folha, Pedro Alexandre –BA, Coronel João Sá – BA, Riachão do Dantas, Canindé de São Francisco, Nossa Senhora das Dores, Poço Redondo, Poço Verde, Porto da Folha, Nossa Senhora Aparecida. Os demais municípios tiveram menor representatividade percentual diante do total de atendimentos ambulatoriais do hospital, no mês de janeiro de 2015.

Quanto à procedência de pacientes do Hospital e Maternidade São José, envolve praticamente a mesma área de influência do Hospital Regional de Itabaiana. Ao utilizar o mesmo mês e ano base como referência, foi identificado que a maioria dos atendimentos realizados no Hospital e Maternidade São José é procedente de Itabaiana, com um percentual de 56%. Em seguida, destaca-se Areia Branca (7%); na sequência, com representação de 5%, aparecem Malhador e Carira; Moita Bonita e Macambira (4%); Campo do Brito, com 3%; Frei Paulo e São Domingos (2%). Os demais representam juntos o percentual de 13%, são

eles: Nossa Senhora Aparecida, Pedro Alexandre (BA), Pinhão, Pedra Mole, São Miguel do Aleixo, Poço Redondo, Nossa Senhora das Dores, Lagarto, Coronel João Sá, Tobias Barreto, Simão Dias e Rio Real (BA).

Esses números reforçam que a força de atuação de Itabaiana diante da região imediata é bastante intensa, embora o alcance espacial seja amplo, cujas distâncias dos deslocamentos se conformam até mais de 100 km, mas, nesse caso, com menor intensidade. Isso demonstra que as relações de influência são mais fortalecidas diante das urbes mais próximas.

Ainda em relação à força de influência de Itabaiana por meio dos serviços de saúde, deve-se ressaltar também a mobilidade pendular motivada pelo trabalho. A partir da pesquisa documental foi possível identificar o quadro de funcionários que atuam no Hospital Regional de Itabaiana, sob responsabilidade direta, da Fundação Hospitalar de Saúde (FHS).

Dentro do quadro dos funcionários que estão sob controle da FHS, foram contabilizados 43 médicos clínicos; 3 pediatras; 17 cirurgiões gerais; 13 ortopedistas; 2 otorrinolaringologistas; 4 oftalmologistas. A maioria desses profissionais é oriunda de Aracaju (mais de 70%), e o restante se subdivide entre Itabaiana, Campo do Brito e Salvador (BA).

Quanto aos profissionais que exercem a função de enfermeiro, a maioria é de Itabaiana (46%), na sequência se destaca Aracaju (25%), posteriormente Ribeirópolis, Poço Redondo, Malhador e Macambira que foram representadas com o percentual de 4% cada um. As demais cidades representam junto um total de 13% desse universo, são elas: Umbaúba, Salvador (BA), Pinhão, Moita Bonita, Feira de Santana e Barra dos Coqueiros.

O outro grupo de profissionais que se destaca nos serviços de saúde é o de auxiliares de enfermagem. Essa classe representa o maior quantitativo de profissionais da unidade de saúde analisada. Dentro desse quadro, prevalecem aqueles oriundos de Itabaiana (42%); na sequência, Aracaju representando 16%; posteriormente, com percentuais de 6%, estão os de Areia Branca, Campo do Brito e Malhador; os de Ribeirópolis e Frei Paulo são representados por 5% cada um; os auxiliares procedentes de Macambira e Moita Bonita representam de modo equânime 8% juntos; os demais, por sua vez, perfazem um percentual de 15% e são advindos de São Domingos, São Cristóvão, Santo Amaro das Brotas, Pedra Mole, Salvador (BA), Pedro Alexandre (BA).

Quanto aos funcionários terceirizados, foram contabilizados somente técnicos em laboratório (8); biomédicos (7); médicos anesthesiologistas (36). No que diz respeito aos demais funcionários terceirizados, não foi possível ter acesso aos dados, mas, segundo o responsável pelo setor de gestão de pessoas, eles estão relacionados às áreas de serviços gerais, tais como: lavanderia, vigilância, motorista, recepção e telefonia.

A partir da descrição acima, pode-se perceber uma espacialização diferenciada quanto à origem dos fluxos daqueles que utilizam os serviços de saúde e dos que atuam enquanto profissionais nessa área. Para o primeiro grupo, foi constatado que a área de influência é mais homogênea territorialmente, e que a centralidade de Itabaiana prevalece sobre uma determinada área, ou seja, a influência dessa cidade se apresenta de modo consolidada sobre o recorte espacial identificado. Nesse caso, o que altera é a intensidade desses fluxos, que seguem a lógica da localização, isto é, quanto maior a distância entre origem e destino, os fluxos se mostram mais rarefeitos, sobretudo no que se refere a serviços menos específicos.

No que se refere àqueles que se deslocam para trabalhar, não é identificada a homogeneidade espacial sobre uma determinada área. A origem dos funcionários se apresenta de modo mais esparso. Isso se deve, sobretudo, aos processos seletivos que são cada vez mais atuantes na área trabalhista. Com efeito, diante da imparcialidade, a origem desses profissionais se faz de modo ainda mais longínqua. Ressalta-se que isso está associado à inserção de técnicas lançadas no espaço geográfico, permitindo não só os fluxos, mas a fluidez dos mesmos.

Diante dessa perspectiva, verifica-se a preponderância de Aracaju em todas as áreas de atuação da saúde. O número de profissionais procedentes dessa cidade que trabalha no Hospital Regional de Itabaiana é bastante elevado, com destaque do setor médico, sobretudo, dos especialistas.

Essa incidência de boa parte dos profissionais residirem em outras cidades decorre não apenas das curtas distâncias, mas de outros elementos intrínsecos à dinâmica histórica da própria rede urbana, em que as funções mais específicas ficavam restritas às regiões metropolitanas e às capitais regionais. Dessa forma, mesmo com a tendência atual de descentralização dos serviços urbanos, como forma estratégica do próprio capitalismo, ainda é evidente o pequeno percentual de profissionais mais qualificados residindo em cidades

menores. Isso se deve, acima de tudo, à rarefação ou ausência de serviços especializados ofertados.

Ao correlacionar a distribuição de funções urbanas dessas cidades, o poder aquisitivo desses profissionais e as pequenas distâncias entre local de residência e trabalho, torna-se ainda mais cômodo residir em uma cidade que possa atender às necessidades de consumo. Nesse sentido, embora Itabaiana seja uma cidade que representa a maior posição hierárquica intermediária dentro do território sergipano, ela não dispõe de serviços tão específicos quanto à Capital Regional Aracaju.

Ao considerar as singularidades que envolvem essas interações, percebe-se que, mesmo diante de relações urbanas não lineares em que as relações não seguem um ordenamento hierárquico, os níveis da rede se sobressaem a partir da condição de um centro urbano assegurar a disponibilização de funções urbanas. As funções existentes em Itabaiana atendem a demanda regional de centros locais circunvizinhos e daqueles que estão mais distantes de Aracaju. Nesse sentido, embora Itabaiana seja o maior centro urbano intermediário e tenha força de centralidade, sua posição é secundária diante da primazia de Aracaju que se mantém, mesmo que de forma menos incisiva.

#### **4.3 Influência da Educação na Rede Urbana de Itabaiana**

A força de atuação de uma cidade está diretamente associada às suas funções urbanas, no poder de proporcionar e assegurar influência sobre a sua região imediata. Nesse sentido, quanto mais ampla é a especificidade de suas funções, maior é o poder de abrangência escalar dessa urbe sobre outras cidades que estão localizadas a uma distância mais considerável.

Essa lógica dos níveis de especificidades das funções urbanas deve ser associada a outros elementos que perfazem a trama urbana no Brasil em suas singularidades regionais. Dentro dessa diversidade, cabe corroborar com Matos (2005) e tantos outros pesquisadores que demonstraram em suas publicações as implicações da acelerada urbanização para as tessituras urbanas que envolvem a totalidade espacial em termos do território nacional. Dentro da perspectiva de fragilidade da rede urbana, no Brasil “[...] o surgimento de novas cidades e a consolidação de centros intermediários de expressão, reconfigurando o arcabouço territorial

que permitiria a interiorização do desenvolvimento e a desconcentração espacial da economia”, refletem em novas dinâmicas locais que incrementam as relações espaciais (MATOS, 2005, p. 24).

Nos últimos anos, a descentralização de eixos econômicos importantes se fez perceptível em unidades territoriais que outrora se mostravam com menor potencial de complexidade. A descentralização não foi somente industrial, o setor de bens e serviços seguiu a mesma tendência. Com isso, emergem em todo o país cidades com importantes funções intermediárias que interceptam fluxos materiais e imateriais que anteriormente iriam diretamente para as metrópoles.

Essa nova funcionalidade de centros urbanos que antes não eram detentores de tamanha expressão regional proporciona menos desequilíbrio na trama urbana, consoante à distribuição de equipamentos urbanos para atender à demanda populacional que não se encontra nos grandes centros urbanos.

A distribuição de funções urbanas em cidades que anteriormente se mostravam menos expressivas diante da rede não reflete na perda de poder das metrópoles, mas proporciona maior interdependência dos centros urbanos, além de gerar oportunidades de investimentos em urbes que até então não detinham a capacidade de ofertar tais funções. Quanto a esse fenômeno, Matos (2005, p. 35) explana que “[...] mais exatamente, a interiorização do fenômeno urbano em direção a extensos espaços geográficos articulados por cidades médias e metrópoles em formação difere radicalmente da multiplicação de periferias sucessivas em torno de uma ou duas metrópoles”.

Essa reflexão do autor supramencionado confirma que essa nova conjuntura não diz respeito apenas à extensão de centros produzindo periferias, a exemplo do crescimento de cidades em áreas metropolitanas. Esse fenômeno vai além, pois gera e fortalece ramificações que antes pareciam ser impossíveis de serem concretizadas na trama urbana. Dentro dessa nova dissipação, está imbuída a flexibilidade das relações, inclusive a volatilidade dos empreendimentos lançados nessas cidades que se mostram promissoras no que concerne à recepção de investimentos.

A rapidez e inconstância dos diferentes tipos de movimento no espaço é salientada por Sevcenko (2001), que faz uma reflexão sobre a ampliação dos investimentos em todo o mundo, a partir da liberalização dos fluxos financeiros que refletiu diretamente na

dinamização do mercado e produção de serviços. Todavia, o referido autor expõe que essa nova realidade consiste na separação “entre as práticas financeiras propriamente ditas e os empreendimentos econômicos. A especulação com moedas e títulos de diferentes naturezas, na esfera irresistível para os agentes financeiros” (SEVCENKO, 2001, p. 28).

As contradições que se concretizam no espaço geográfico estão relacionadas ao ritmo acelerado dos conteúdos que permeiam e perpassam as diferentes escalas geográficas. Embora não haja padronização nos ritmos, a tendência de aceleração se dissipa cada vez mais em subespaços que outrora não eram detentores de força de influência. A implantação de equipamentos urbanos em cidades que, hierarquicamente, não estão no topo da rede intensifica o movimento e a interdependência entre os partícipes da rede.

A partir dessa dinâmica, a demanda tende a aumentar e requer ampliação na oferta das funções urbanas. A retroalimentação se faz presente dentro de um sistema urbano, fator esse que possibilita intensificar a força de atuação de uma urbe diante de sua região. No que se refere à Itabaiana, desde meados da década de 1990 e limiar do século XXI, a inserção de novos equipamentos e funções urbanas se mostrou cada vez mais presente, fortalecendo as suas relações espaciais a partir da inserção de funções mais especializadas.

No que concerne aos serviços educacionais, o grande marco foi a implantação do Campus da Universidade Federal de Sergipe (UFS), inaugurado no ano de 2006. O Campus Professor Alberto Carvalho oferece nove cursos de graduação nas seguintes áreas: Licenciatura em Química, Pedagogia, Licenciatura em Física, Ciências Contábeis, Licenciatura em Letras, Licenciatura em Ciências Biológicas, Licenciatura em Geografia, Licenciatura em Matemática, Bacharelado em Sistemas de Informação. A Pós-graduação é representada pelos cursos de Mestrado Profissional em Letras e Matemática.

A partir dos dados fornecidos por essa instituição, foi identificado que 52,4% dos alunos são procedentes de outros municípios. A espacialização dos discentes dos cursos de graduação da referida instituição se mostra mais ampla do que os demais estabelecimentos de ensino. Em todos os cursos, exceto o de administração e o de Letras, têm alunos procedentes de vários municípios da Bahia (Tabela 09).



Tabela 09  
Itabaiana  
Alunos por Curso da UFS Procedentes da Bahia  
2016

<b>Curso</b>	<b>Município de Origem</b>	<b>Distância entre cidades (Km)</b>
Ciências Biológicas	Paripiranga	75,8
	Alagoinhas	236
	Coronel João Sá	91,7
Ciências Contábeis	Cruz das Almas	351
Física	Rio Real	135
	Coronel João Sá	91,7
Geografia	Ribeira do Pombal	172
	Coronel João Sá	91,7
	Itabuna	633
	Paripiranga	75,8
Matemática	Coronel João Sá	91,7
	Pedro Alexandre	103
	Salvador	363
Pedagogia	Itapicuru	117
Química	Senhor do Bonfim	410
Sistemas de Informação	Brumado	736
	Coronel João Sá	91,7
	Feira de Santana	313
	Itabuna	633
	São Miguel Calmon	502
	Salvador	363
	Tucano	204

Fonte: Pesquisa documental, UFS, 2016.

Essa unidade de ensino tem grande abrangência espacial que extrapola os limites territoriais do estado. Todavia, todos os alunos que não são procedentes de Sergipe são oriundos de diferentes regiões geográficas da Bahia. Nesse sentido, seguindo a mesma tendência dos serviços de saúde, a influência da cidade de Itabaiana sobre cidades que não se localizam em Sergipe, se resume apenas ao estado da Bahia. Não obstante, para a educação o

raio de influência se mostrou mais longínquo que na saúde, elemento favorecido pelo processo de seleção via Sistema de Seleção Unificada (SISU).

Outro elemento a ser destacado é que algumas das cidades mencionadas têm níveis hierárquicos análogos ou mais elevado que o de Itabaiana. Quanto ao primeiro, podem-se citar Alagoinhas, Cruz das Almas, Ribeira do Pombal, Brumado e Senhor do Bonfim. Quanto às cidades com níveis hierárquicos maiores do que o de Itabaiana são Itabuna e Feira de Santana, ambas, segundo o REGIC (2008), Capital Regional B; além de Salvador, metrópole, a qual o subsistema urbano de Aracaju está diretamente subordinado.

O curso que apresentou maior abrangência espacial foi o de Sistemas de Informação, com 5,6% dos alunos oriundos de sete municípios da Bahia, dentre esses se destaca Brumado, cuja distância à Itabaiana perfaz 736 km. Essa amplitude escalar que os cursos de nível superior da UFS proporcionam vem a contribuir com toda a dinâmica econômica de Itabaiana, pois além da aquisição de bens e serviços, devido às longas distâncias muitos desses estudantes têm que residir nesta cidade, fator que incide sobre o mercado imobiliário, com o aumento da demanda para locação de imóveis.

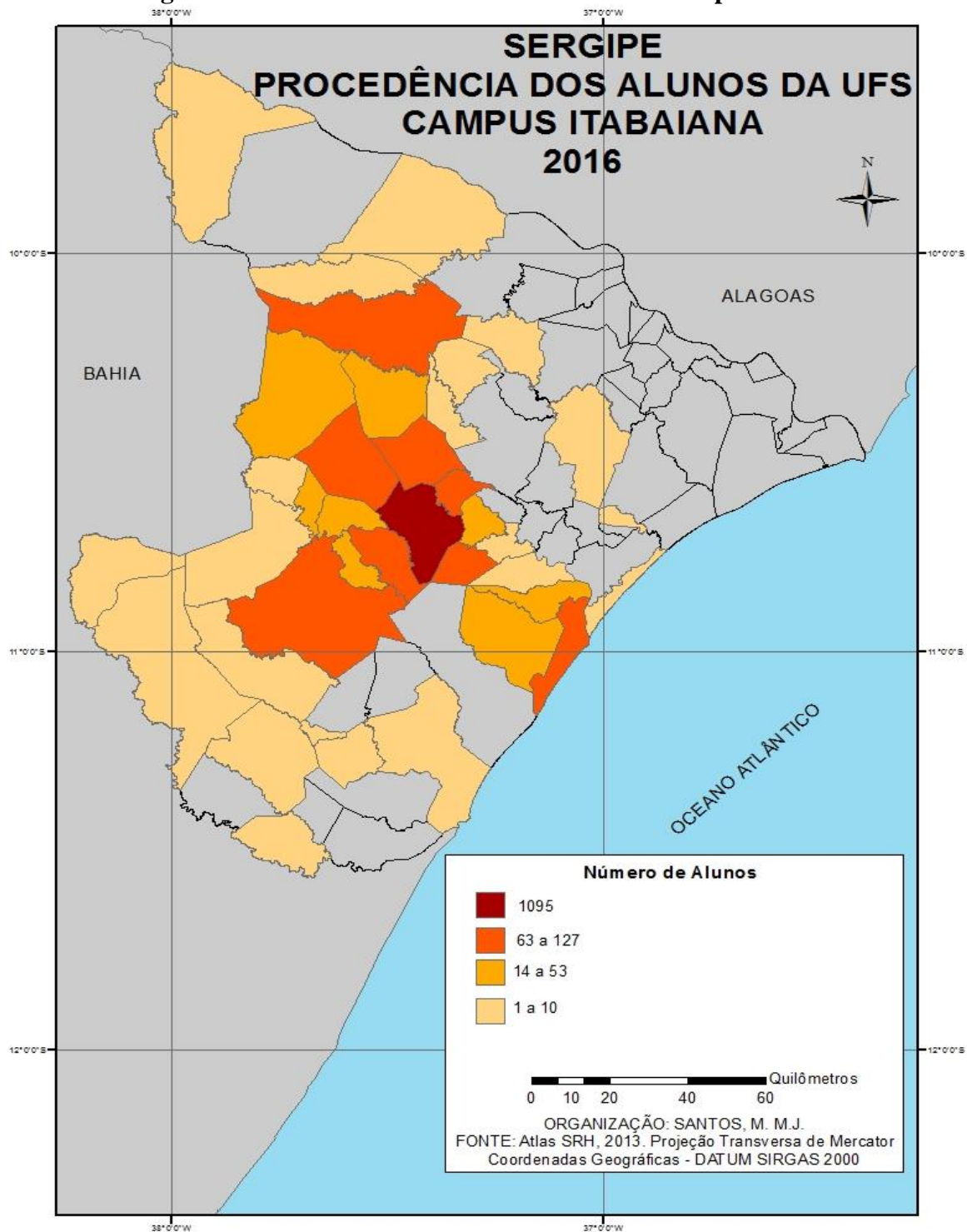
Dentro desse âmbito de procura, a oferta buscou-se adequar aos novos padrões demandados por esse público. Nos últimos anos, o número de edificações multiresidenciais tem aumentado bastante na cidade de Itabaiana. A escolha desse público por esse tipo de residência decorre principalmente devido à locação ser mais barato que uma unidade uniresidencial.

Dentro desse contexto, a partir da inserção de uma nova função, a cidade adquire um novo movimento que dinamiza não apenas a educação, mas envolve as demais esferas constituintes do urbano. Esse novo movimento impulsionado pela oferta de um serviço educacional especializado teve reflexos diretos na alteração da morfologia urbana em que o mercado imobiliário busca se enquadrar às novas demandas estabelecidas por um público que até então não estava presente na cidade.

Em relação aos alunos que são procedentes de municípios sergipanos, os dados demonstraram que os maiores percentuais se compõem por cidades circunvizinhas. Mas, a abrangência espacial se mostra bastante dissipada, sobretudo, para os municípios localizados no centro-sul do estado e no noroeste. Ao verificar a procedência dos alunos de todos os cursos da UFS, Campus Itabaiana, foi constatado que dos 75 municípios sergipanos, 41 têm,

no mínimo, um aluno estudando nesse campus. A abrangência desses cursos se dá sobre 54,6% dos municípios sergipanos (figura 32).

**Figura 32 - Procedência dos Alunos da UFS – Campus Itabaiana**



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Ao considerar o total de alunos, a maioria é procedente de outros municípios. Os alunos provindos de Itabaiana têm uma representatividade de 47,6%, os demais 52,4% são

originários de outros municípios de Sergipe, em sua maioria, e Bahia. Os municípios que apresentam maior número de alunos cursando na instituição em pauta são aqueles circunvizinhos a Itabaiana, portanto, com menores distâncias, a exemplo de Campo do Brito, Areia Branca, Ribeirópolis, Frei Paulo e Moita Bonita. Ainda nessa segunda posição, aqueles cujas distâncias são maiores aparecem: Lagarto, com 39 km de distância; Aracaju (52 km) e Nossa Senhora da Glória (59 km).

À medida que aumenta a distância, a intensidade da força de influência é menor, isto é o número de alunos é menor, sendo o exemplo de Carira e São Cristóvão, distando 59 km e 65 km, respectivamente. Na última classe, há uma maior dissipação espacial, com matrícula que varia entre um e 10 alunos. Nesse sentido, a abrangência alcança a parte sul e noroeste do Estado, com um total de 22 municípios, com destaque para Canindé de São Francisco, Porto da Folha, Capela, Tobias Barreto, Poço Verde, Simão Dias e Estância, entre outros.

Em todos os cursos, Itabaiana apresenta mais de 40% de alunos oriundos de sua unidade territorial, sendo que o curso de Ciências Contábeis é o único apresenta percentual acima de 50%. Nesse curso, apenas 39,5% são procedentes de outros municípios (Tabela 10).

Tabela 10  
Itabaiana  
Procedência dos Alunos dos Cursos da Universidade Federal Sergipe  
2016

(continua)

<b>Administração</b>				
Procedência dos alunos	Itabaiana	46,1%		
	Outros municípios	53,9%	Campo do Brito	12,2%
			Ribeirópolis	11,0%
			Nossa Senhora da Glória	10,5%
			Aracaju	8,7%
			Lagarto	8,7%
			Frei Paulo	8,1%
			Carira	7,5%
			Moita Bonita	7,0%
			São Domingos	6,3%
			Malhador	4,6%
			São Cristóvão	4,0%
			Nossa Senhora Aparecida	3,0%
			Areia Branca	1,8%
			Macambira	1,8%
			Pedra Mole	1,8%
			Boquim	0,6%

			Nossa Senhora das Dores	0,6%
			Nossa Senhora do Socorro	0,6%
			Pinhão	0,6%
			Poço Redondo	0,6%

### **Ciências Biológicas**

Procedência dos Alunos	Itabaiana	42,5%		
	Outros municípios	57,5%		
			Campo do Brito	12,9%
			Moita Bonita	12,9%
			Ribeirópolis	10,5%
			Aracaju	9,0%
			Malhador	8,0%
			Frei Paulo	6,5%
			São Cristóvão	5,0%
			Carira	4,0%
			Areia Branca	3,2%
			Lagarto	3,2%
			Nossa Senhora da Glória	3,2%
			Monte Alegre de Sergipe	2,4%
			Nossa Senhora Aparecida	2,4%
			Nossa Senhora do Socorro	2,4%
			São Domingos	2,4%
			Paripiranga - BA	1,6%
			Pedra Mole	1,6%
			Pinhão	1,6%
			Alagoinhas - BA	0,9%
			Canindé de São Francisco	0,9%
			Coronel João Sá - BA	0,9%
			Estância	0,9%
			Feira Nova	0,9%
			Macambira	0,9%
			São Miguel do Aleixo	0,9%
			Tobias Barreto	0,9%

### **Ciências Contábeis**

Procedência	Itabaiana	60,5%		
	Outros municípios	39,5%		
			Nossa Senhora da Glória	16,1%
			Carira	12,7%
			Ribeirópolis	11,0%
			Lagarto	10,3%
			Moita Bonita	10,3%
			Campo do Brito	8,5%
			Aracaju	5,0%
			Malhador	5,0%
			São Cristóvão	4,2%
			Frei Paulo	3,5%
			Macambira	3,5%
			Areia Branca	2,5%

			Não Informado	1,8%
			Canindé de São Francisco	0,8%
			Cruz das Almas – BA	0,8%
			Gararu	0,8%
			Graccho Cardoso	0,8%
			Laranjeiras	0,8%
			Pedra Mole	0,8%
			São Domingos	0,8%

### Física

Procedência	Itabaiana	45,5%		
	Outros municípios	55,5%		
			Nossa Senhora da Glória	13,5%
			Campo do Brito	12,2%
			Frei Paulo	11,1%
			Areia Branca	6,6%
			Malhador	6,6%
			Moita Bonita	6,6%
			Aracaju	5,5%
			Lagarto	5,5%
			São Domingos	5,5%
			Ribeirópolis	4,5%
			Nossa Senhora Aparecida	4,5%
			Monte Alegre de Sergipe	3,5%
			Rio Real - BA	3,5%
			Coronel João Sá - BA	2,2%
			Pedra Mole	2,2%
			Carira	1,1%
			Feira Nova	1,1%
			Macambira	1,1%
			Nossa Senhora do Socorro	1,15
			Poço Verde	1,1%
			São Cristóvão	1,1%

### Geografia

Procedência	Itabaiana	42,4%		
	Outros municípios	57,6%		
			Campo do Brito	13,3 %
			Ribeirópolis	12,2%
			Malhador	9,2%
			Aracaju	7,2%
			Areia Branca	7,2%
			Frei Paulo	7,2%
			Moita Bonita	7,2%
			Nossa Senhora Aparecida	6,1%
			Macambira	4,1%
			Nossa Senhora da Glória	4,1%
			São Cristóvão	4,1%
			Lagarto	3,1%
			Tobias Barreto	2,0%

			Capela	1,0%
			Carira	1,0%
			Coronel João Sá - BA	1,0%
			Estância	1,0%
			Gararu	1,0%
			Graccho Cardoso	1,0%
			Itabaianinha	1,0%
			Itabuna -BA	1,0%
			Paripiranga - BA	1,0%
			Pedra Mole	1,0%
			Pinhão	1,0%
			Ribeira do Pombal - BA	1,0%
			São Domingos	1,0%

### Letras – Língua Portuguesa

Procedência	Itabaiana	45,5%		
	Outros municípios	55,5%		
			Nossa Senhora da Glória	21,5%
			Campo do Brito	12,0%
			Lagarto	10,3%
			Ribeirópolis	9,5%
			Macambira	6,8%
			São Cristóvão	6,8%
			Moita Bonita	6,0%
			Malhador	5,2%
			Carira	3,5%
			São Domingos	3,5%
			Aracaju	2,6%
			Areia Branca	2,6%
			Nossa Senhora Aparecida	2,6%
			Pedra Mole	1,7%
			Araúá	0,9%
			Gararu	0,9%
			Nossa Senhora do Socorro	0,9%
			Pinhão	0,9%
			Riachão do Dantas	0,9%
			Riachuelo	0,9%

### Matemática

Procedência	Itabaiana	48,8%		
	Outros municípios	51,2%		
			Moita Bonita	16,8%
			Campo do Brito	9,5%
			Frei Paulo	9,5%
			Malhador	8,5%
			Areia Branca	7,5%
			Ribeirópolis	7,5%
			São Domingos	7,5%
			São Cristóvão	5,6%
			Aracaju	3,7%

			Nossa Senhora da Glória	3,7%
			Pinhão	3,7%
			Carira	2,8%
			Nossa Senhora Aparecida	2,8%
			Tobias Barreto	1,9%
			Coronel João Sá - BA	0,9%
			Estância	0,9%
			Lagarto	0,9%
			Macambira	0,9%
			Monte Alegre de Sergipe	0,9%
			Nossa Senhora do Socorro	0,9%
			Pedrinhas	0,9%
			Pedro Alexandre - BA	0,9%
			Pedra Mole	0,9%
			Salvador - BA	0,9%

### Pedagogia

Procedência	Itabaiana	46,5%		
	Outros municípios	53,5%		
			Lagarto	15,2%
			Ribeirópolis	13,1%
			Moita Bonita	8,3%
			Nossa Senhora da Glória	8,3%
			Frei Paulo	7,6%
			Malhador	6,8%
			Areia Branca	6,2%
			Campo do Brito	6,2%
			Carira	5,5%
			São Cristóvão	5,5%
			Nossa Senhora Aparecida	4,2%
			São Domingos	4,2%
			Aracaju	2,7%
			Macambira	2,7%
			Pinhão	1,4%
			Itapicuru - BA	0,7%
			Porto da Folha	0,75
			Pedra Mole	0,7%

### Química

Procedência	Itabaiana	42,4%		
	Outros municípios	57,6%		
			Aracaju	14,9%
			Malhador	12,5%
			Campo do Brito	11,2%
			Frei Paulo	11,2%
			Moita Bonita	9,4%
			Ribeirópolis	6,6%
			Areia Branca	4,7%
			Lagarto	4,7%
			São Cristóvão	4,7%
			Macambira	3,7%



			Nossa Senhora da Glória	3,7%
			São Domingos	2,8%
			Nossa Senhora Aparecida	1,8%
			Pedra Mole	1,8%
			Carira	0,9%
			Cristinópolis	0,9%
			Monte Alegre de Sergipe	0,9%
			Não Informado	0,9%
			Nossa Senhora do Socorro	0,9%
			São Miguel do Aleixo	0,9%
			Senhor do Bonfim - BA	0,9%

### Sistemas de Informação

Procedência	Itabaiana	46%		
	Outros municípios	54%	Aracaju	15,6%
			Campo do Brito	12,5%
			Ribeirópolis	10,9%
			Nossa Senhora Aparecida	10,15
			São Cristóvão	7,0%
			Areia Branca	5,4%
			Frei Paulo	4,7%
			São Domingos	4,7%
			Lagarto	3,1%
			Malhador	3,1%
			Nossa Senhora da Glória	3,15
			Nossa Senhora do Socorro	3,1%
			Macambira	2,5%
			Barra de Coqueiros	1,5%
			Estância	1,5%
			Brumado - BA	0,8%
			Carira	0,8%
			Carmópolis	0,8%
			Coronel João Sá - BA	0,8%
			Feira de Santana - BA	0,8%
			Feira Nova	0,8%
			Itabuna - BA	0,8%
			São Miguel Calmon - BA	0,8%
			Paripiranga - BA	0,8%
			Pedra Mole	0,8%
			Porto da Folha	0,8%
			Salvador - BA	0,8%
			Tucano - BA	0,8%
			Simão Dias	0,8

Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Essa função especializada aumenta a polarização de Itabaiana. A atuação se desdobra além da área contínua em que outras atividades também geram centralidade. Os cursos dessa

instituição se destacam pela ampla capacidade de estender o raio de influência dessa cidade sobre áreas que até então não usufruíam dos serviços urbanos ofertados por Itabaiana. Neste sentido, a UFS exerce importante função regional para a cidade, contribuindo para a diversificação e intensidade dos fluxos pendulares, além de mudanças na morfologia urbana, em decorrência da residência de estudantes na cidade.

Além dessa instituição de ensino superior, destacam-se outros estabelecimentos educacionais que oferecem Cursos de Graduação, Cursos Técnicos e de Formação Inicial Continuada (FIC). Dentre esses, destacam-se a Universidade Tiradentes (UNIT), o Instituto Federal de Sergipe (IFS) e o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC).

A UNIT é uma instituição privada, cuja matriz localiza-se em Aracaju. Em Itabaiana esta instituição oferta turmas na modalidade presencial e à distância. Esses cursos estão atrelados ao nível superior. O curso que se destaca pelo quantitativo de alunos é o de Direito, com 734 alunos, na sequência é o de enfermagem, com um total de 131 discentes. Os demais cursos presenciais não têm turmas formadas, mas há alunos com matrícula ativa, decorrente do não cumprimento das disciplinas em tempo hábil do curso (Tabela 11).

Em relação às turmas à distância, existe uma maior variedade de cursos, sendo que algumas turmas restam apenas alunos que não conseguiram se formar ao mesmo tempo da turma de ingresso. Ao considerar esse fato com a não formação de novas turmas, o número de aluno por curso é bastante pequeno, a exemplo de Gestão Pública, Informática e Segurança no Trabalho.

Tabela 11  
Itabaiana  
Cursos ofertados pela UNIT  
2016

(continua)

<b>Curso presencial</b>	<b>Quantidade de Alunos</b>
Direito	734
Administração	42
Enfermagem	131
Serviço Social	15
total	922
<b>Curso à Distância</b>	<b>Quantidade de Alunos</b>
Administração	69
Ciências Contábeis	84
Pedagogia	153
Letras Português/Espanhol	22

(continuação)

<b>Curso à Distância</b>	<b>Quantidade de Alunos</b>
História	16
Informática	04
Serviço Social	39
Gestão Pública	02
Segurança no Trabalho	06
Técnico em gestão de recursos humanos	24
Técnico em Análise e desenvolvimento de sistemas	09
<b>Total</b>	<b>428</b>

Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Em relação à procedência desses alunos matriculados nos cursos mencionados acima, conforme dados obtidos na unidade de ensino, a maioria dos discentes é procedente dos municípios de Itabaiana, sendo os demais oriundos de Campo do Brito, Moita Bonita, Macambira, Pinhão, Frei Paulo, Ribeirópolis, Nossa Senhora de Aparecida, Malhador, São Domingos, Carira, Lagarto e Nossa Senhora da Glória.

Quanto aos profissionais que atuam no *campus*, a unidade conta com 68 professores dos cursos presenciais e 21 colaboradores administrativos. Estes contemplam a parte administrativa, isto é, coordenadores, agentes educadores e direção. Os mesmos estão distribuídos entre as cidades de Itabaiana, Aracaju, Frei-Paulo, São Domingos, Ribeirópolis e Monte Alegre.

Não foi possível obter o número de discentes e profissionais que atuam na unidade por município de procedência, mas, a partir dos municípios citados, verifica-se uma abrangência escalar mais reduzida que aquela revelada pela oferta dos serviços de saúde e pela UFS. No entanto, esses dados demonstram que a área de influência se sobrepõe, ou seja, mantém-se praticamente a mesma, mas com um raio de influência menor.

A outra instituição de ensino que oferta curso superior em Itabaiana é o IFS. Esta unidade de ensino começou a operar nessa cidade no ano de 2011, com a oferta de cursos de várias modalidades. Dentre as turmas ofertadas, existem as relacionadas aos cursos regulares e ao Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC).

O programa supracitado foi criado pelo Governo Federal, em 2011, segundo a Lei 12.513/2011. Embora seja um programa no âmbito público, qualquer instituição privada pode

requisitar a habilitação para ofertar cursos ao Sistema de Educação Profissional e Tecnológica (SISTEC), desde que cumpra os requisitos obrigatórios estabelecidos. Em Itabaiana, além do IFS, o PRONATEC é oferecido pelo SENAC. Em ambas as instituições, as modalidades ofertadas pertencem ao nível técnico e FIC.

Os cursos ofertados no IFS estão associados às modalidades FIC, Técnico Integrado e Técnico Subsequente, além do curso superior. As turmas vinculadas a (FIC e Técnico), assim como os cursos: Técnico Integrado, Técnico Subsequente e superior de Tecnólogo em Logística. Os cursos técnicos têm como áreas de formação Agronegócio e Informática.

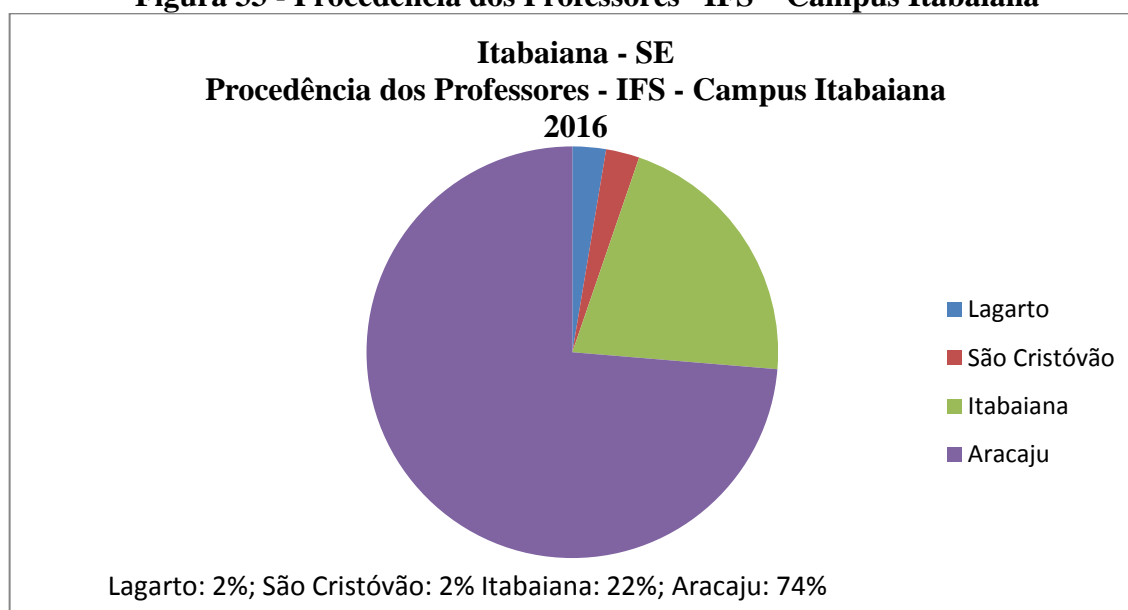
A partir da oferta desses cursos, essa unidade de ensino tem uma importante funcionalidade regional. Embora a sua instalação seja relativamente recente, em Itabaiana, a tradicionalidade das escolas técnicas, no Brasil, é fator favorável para proporcionar a mobilidade pendular. Os deslocamentos diários que essa instituição possibilita estão atrelados aos discentes e servidores que trabalham diariamente.

Em relação aos servidores, para melhor compreensão dos dados explicitados, eles foram divididos em dois grupos. O primeiro se refere à equipe técnica e o segundo aos professores. Os cargos exercidos pela equipe técnica têm como requisitos desde o nível fundamental completo à graduação. Essas funções se distribuem nos seguintes cargos: administrador, arquivista, assistente de aluno, assistente em administração, assistente social, auxiliar em administração, auxiliar de biblioteca, bibliotecário documentalista, contador, enfermeiro, médico, psicólogo, pedagogo, secretário executivo, técnico de tecnologia da informação, técnico em assuntos educacionais, técnico em audiovisual e técnico em secretariado. Quanto aos docentes, eles estão distribuídos entre aqueles que perfazem o grupo das disciplinas propedêuticas da Educação Básica, assim como as específicas de cada área ofertada na instituição.

Conforme o objetivo dessa pesquisa, a partir dos dados disponibilizados pela instituição, foi identificado a procedência desses servidores. Em ambos os grupos observados, verificou-se que o maior percentual está relacionado a servidores oriundos de outras cidades, ou melhor, a maioria absoluta de professores e técnicos que atuam nessa instituição provém de Aracaju (Figuras 33 e 34).

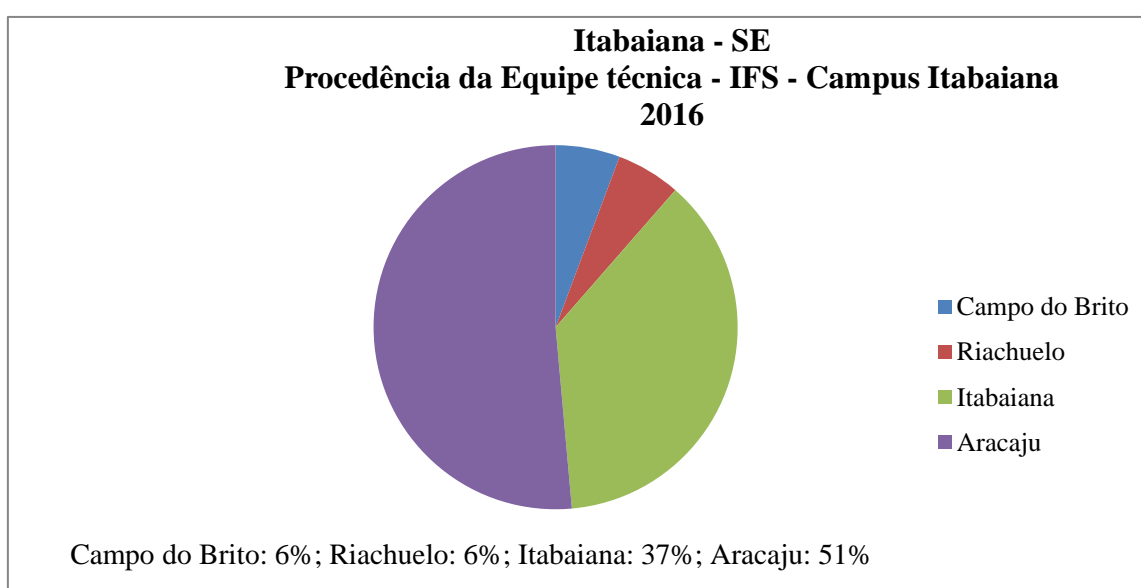
Ressalta-se que esses servidores adentraram nas respectivas funções por meio de concurso público ou processo seletivo instituído pela unidade de ensino. Quanto à última opção mencionada, apenas 0,95% dos docentes estão enquadrados nesse grupo, o restante dos servidores é estatutário. Não obstante, ressalta-se ainda que nessa pesquisa não foi incluída o grupo de funcionários terceirizados, que exercem funções cujas remunerações são menos elevadas, a exemplo de serviços gerais, vigilantes e motoristas.

**Figura 33 - Procedência dos Professores –IFS – Campus Itabaiana**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

**Figura 34 - Procedência da Equipe Técnica –IFS – Campus Itabaiana**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Com base nos dados obtidos, pode-se esboçar a análise da oferta de serviços urbanos especializados que conduz atratividade não apenas para aqueles que utilizam os serviços, mas, do mesmo modo, induz fluxos daqueles que operam os equipamentos e delineiam as funções que lhes foram atribuídas. No caso dessa instituição, os maiores percentuais de servidores são dos procedentes de Aracaju. Em relação aos docentes, eles apresentam um percentual de 74%, os quais têm qualificação nos níveis de graduação, sendo que a maioria possui especialização no nível *stricto sensu*. Os demais municípios que têm docentes atuando no IFS são Lagarto e São Cristóvão, cuja representatividade é de 2%. Os professores que residem em Itabaiana representam um percentual de 22%.

Ao se referir à equipe técnica, a porcentagem de servidores que residem em Itabaiana aumenta para 27%, mas Aracaju continua com o maior percentual, o de 51%. Os demais municípios de origem desses servidores são Campo do Brito e Riachuelo, cuja representatividade é de 6% para ambos os municípios.

Conforme verificado, o elevado percentual de servidores oriundos de Aracaju que se deslocam diariamente até a instituição de trabalho supracitada tem relação direta com a pequena distância entre o local de residência e o de trabalho. Como Pinho e Brito (2014, p. 2) bem esclarecem, “a mobilidade pendular de trabalhadores é um tipo de deslocamento que não se limita a uma simples interação espacial dicotômica entre os municípios da periferia e o centro (de empregos) metropolitano”.

Diante disso, os vetores dos fluxos pendulares de trabalhadores não se restringem ao perímetro metropolitano, assim como os equipamentos urbanos capazes de proporcionar a mobilidade do trabalho não se encontram apenas localizados no centro. Nesse sentido, dentro da mobilidade do trabalho, a inversão do movimento se firma cada vez mais entre centro e periferia, sobretudo no que se refere às funções mais qualificadas.

Esse tipo de movimento se dissipa dentro da rede urbana a partir da descentralização de funções mais específicas que foram inseridas em cidades situadas além das regiões metropolitanas. Tendo em vista essa dissipação, assim como a melhoria das vias de circulação e a necessidade de mão de obra especializada, esse tipo de movimento não apenas se estendeu por áreas cada vez mais longínquas, ele aumentou também a sua intensidade.

Dentro dessa perspectiva, em que a mobilidade não se perfaz apenas dentro do setor estatal e a abrangência de concursos públicos se amplia de modo recorrente além das divisões

territoriais, deve-se deixar claro que dentro do setor privado a mobilidade diária entre cidades distintas é efetivada com a mesma força de atuação. Todavia, deve-se atentar que esse movimento não é apenas regido pela distância, mas, de modo concomitante, os níveis salariais se constituem enquanto elementos de extrema relevância para a configuração da mobilidade pendular.

Em relação a esse movimento frequente, é importante considerar o ônus do deslocamento. Com efeito, as funções que exigem menos qualificação, e, por consequência disso, têm baixa remuneração, não possibilitam ao trabalhador o deslocamento diário a longas distâncias. Dessa forma, prevalece para esse contexto a migração definitiva ou a sazonal.

Quanto à procedência dos discentes dessa instituição, a abrangência se dá sobre os municípios circunvizinhos. Nesta pesquisa, o ano base foi 2015 e, para melhor analisar os dados, optou-se em seccionar as turmas por modalidade e curso. Por meio dessa divisão, os dados expostos demonstram a procedência de cinco turmas, a saber: Técnico Integrado em Agronegócio e em Suporte e Manutenção de Computadores; os mesmos cursos supracitados na modalidade *subsequente*, e o Tecnólogo em Logística (Tabela 12).

Tabela 12  
Itabaiana  
Procedência dos Alunos dos Cursos Técnicos e tecnólogo do IFS  
2015

(continua)

Curso técnico Integrado em Agronegócio – Turma 2015				
Procedência dos alunos	Itabaiana	28%		
	Outros municípios	72%	Areia Branca	73%
			Campo do Brito	21%
			Carira	3%
			Malhador	3%
Curso técnico Integrado em Manutenção e Suporte em Informática - – Turma 2015				
Procedência dos Alunos	Itabaiana	33%		
	Outros municípios	67%	Areia Branca	37%
			Campo do Brito	20%
			Carira	3%

			Macambira	3%
			Malhador	26%
			Pedra Mole	3%
			São Domingos	8%

**Curso técnico Subsequente em Agronegócio – Turma 2015**

Procedência	Itabaiana	55%		
	Outros municípios	45%	Campo do Brito	45%
			Carira	22%
			Macambira	11%
			Malhador	11%
			Moita Bonita	11%

**Curso técnico Subsequente em Manutenção e Suporte em Informática - – Turma 2015**

Procedência	Itabaiana	50%		
	Outros municípios	50%	Areia Branca	20%
			Campo do Brito	13%
			Carira	3%
			Frei Paulo	17%
			Macambira	20%
			Malhador	10%
			Pinhão	7%
			São Domingos	10%

**Curso de Tecnologia em Logística – Turma 2015**

Procedência	Itabaiana	59%		
	Outros municípios	41%	Areia Branca	12%
			Campo do Brito	21%
			Carira	4%
			Frei Paulo	20%
			Malhador	21%
			Pedra Mole	20%



			Pinhão	4%
--	--	--	--------	----

Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Os dados obtidos evidenciam que a maioria dos alunos é procedente de outros municípios. Apenas o Curso Técnico Subsequente em Agronegócio e o de Tecnologia em Logística apresentam maiores percentuais de alunos oriundos de Itabaiana, sendo respectivamente 55% e 59%. Os cursos integrados se destacaram pelos elevados percentuais de discentes procedentes de outros municípios. O Curso técnico Integrado em Agronegócio apresentou uma percentagem de apenas 28% de alunos que residem em Itabaiana, e o Curso Técnico Integrado em Manutenção e Suporte em Informática segue a mesma tendência, com uma representação de 31% de alunos que residem nesse mesmo município.

A maioria dos alunos é procedente de outros municípios, mas a distância entre tais municípios e Itabaiana pode ser considerada de curta à média. Em relação à distância entre essas cidades e Itabaiana, a maior identificada é a de Carira (54 km), seguida da de Lagarto (59 km), bem como das de Pinhão e Pedra Mole, que são respectivamente de 41 km e 40 km. A distância entre os demais municípios citados e Itabaiana não ultrapassa os 23 km. Esse fator é um contributo considerável para o fluxo de estudantes, pois a curta distância tem um reflexo direto no tempo de deslocamento e no ônus financeiro para a condução até Itabaiana.

Outro elemento a ser destacado é que não foi identificada uma maior abrangência espacial do curso superior comparando-se aos cursos técnicos. A procedência dos estudantes é bastante equânime entre todos os cursos, ou seja, ela é constituída a partir de municípios circunvizinhos. Dentro desse contexto, a centralidade que Itabaiana exerce a partir dos serviços educacionais se mostra evidente, mas com uma abrangência que prevalece sobre a sua região circunscrita.

A partir dessa reflexão, pode-se apreender que os elementos que constituem as relações espaciais provêm de uma trama bastante complexa, imbuída não apenas dos avanços técnicos, mas se torna reflexo, de modo interdependente, das singularidades pessoais e locais que cada lugar manifesta dentro da rede urbana. Todos esses elementos elencados associados às especificidades das funções urbanas configuram a formação, expansão e consolidação da rede urbana.

Dessa forma, verifica-se a forte contribuição que os serviços educacionais exercem para a consolidação da área de influência de Itabaiana. Ressalta-se também que a extensão espacial é menor, ao comparar com os serviços de saúde. Essa diferença da influência escalar se deve a vários fatores, sobretudo à inconstância nos atendimentos de saúde básica, decorrentes da ausência de médicos, bem como de medicamentos e demais insumos que compõem a base do acolhimento de pacientes nas unidades de saúde.

#### **4.4 Interações Espaciais e força de atuação dos bens e serviços de Itabaiana**

O movimento pendular com a finalidade de estudar e trabalhar são os que detêm maior atenção dos pesquisadores. Todavia, dentro desse ir e vir existem outras motivações que compõem os conteúdos dessas relações espaciais materializadas na mobilidade populacional diária. Os deslocamentos motivados pelo trabalho e estudo são os corriqueiros, os quais exigem daqueles que são partícipes a disciplina e a regularidade. Entretanto, no que concerne à dinâmica espacial, existem deslocamentos populacionais dentro de uma leitura pendular que são ativados por outras motivações.

Quanto aos fatores que proporcionam os deslocamentos diários, Jardim (2007) elenca uma série de elementos que implicam nessa movimentação populacional, que ele inclui dentro do âmbito das interações espaciais. Dessa forma, são elencadas as atividades relacionadas ao lazer, à religião, à visitação de parentes e amigos, assim como quaisquer outros deslocamentos que estão relacionados à organização social de uma determinada área, que é capaz de interpenetrar o cotidiano além das divisões territoriais estabelecidas.

Dentro desse contexto,

A mobilidade é considerada aqui como uma relação social de grande riqueza, engendrada por uma realidade que se pode estabelecer como um *problema*: no espaço das sociedades, a existência de distâncias entre objetos e operadores de todos os tipos cria um risco de separação e de desconexão antinômicas com a interação social. Logo, aparece uma solução: colocar em relação os lugares que engendram essas distâncias (LÉVY, 2001, p. 71).

Sobre esse âmbito de discussão, o pioneiro a estudar as interações espaciais no Brasil foi Corrêa (1997, p. 27), que as definiu como constituintes de “um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”. Todavia, esse movimento não é linear, depende de uma variedade de elementos que refletem sobre a intensidade, frequência, ocorrência, além da distância e direção (CORRÊA, 1997).

Diante desse conjunto de elementos, Itabaiana se destaca no âmbito regional com a oferta de bens e serviços que atraem fluxos populacionais não apenas das cidades circunvizinhas, mas também das de uma maior abrangência escalar. Conforme o questionário aplicado no terminal rodoviário, foi verificado que a busca por bens e serviços se torna elemento importante dentro das interações espaciais dessa cidade, o que lhe assegura uma área de influência mais ampla do que a demonstrada em estudos que abrangem a escala regional.

Nesse contexto de atração populacional para aquisição de bens e serviços, o setor terciário de Itabaiana se destaca regionalmente. Esse setor ainda se destaca pela incorporação de mão de obra oriunda de outras cidades. Ressalta-se também que alguns lojistas afirmaram que, dentro de uma seleção de trabalho, dá-se preferência a profissionais que residem em Itabaiana, mas os dados adquiridos diretamente com os lojistas e/ou gerentes dos maiores centros comerciais demonstram que dentro do quadro de funcionários existe um percentual de 10% ou menos de funcionários que residem em outras cidades.

Para o caso descrito acima, vale destacar que esse movimento pendular apresenta distâncias mais restritas do que as demais discutidas nesta tese. A mobilidade do trabalho deve ser balanceada pela relação entre salário e custos do deslocamento. Ao considerar que os salários do setor comercial não têm elevada remuneração, uma vez que são funções que exigem menos qualificação, não seriam financeiramente viáveis os deslocamentos com longas distâncias para essa mobilidade diária.

Os dados obtidos foram por meio de pesquisa direta nas maiores lojas e supermercados da cidade. O maior percentual de funcionários oriundos de outras cidades é de 17,3% referente a uma rede de supermercados. Nesse estabelecimento comercial, foram identificados funcionários procedentes de Areia Branca, Malhador, São Domingos, Nossa Senhora Aparecida, Macambira, Moita Bonita, Campo do Brito e Frei Paulo. Nos demais

estabelecimentos comerciais, a representatividade de funcionários de outras cidades não ultrapassa 10%. Vale ressaltar que as cidades mais citadas foram Frei Paulo, Moita Bonita, Areia Branca, Ribeirópolis, Campo do Brito e Malhador.

Esses dados demonstram que a mobilidade do trabalho relacionada ao setor comercial tem alcance mais restrito do que nos demais fluxos. Todavia, deve-se levar em consideração que, embora a motivação principal desse tipo de fluxo seja o trabalho, dentro desse movimento, existem, conseqüentemente, outros conteúdos que perfazem essa mobilidade, isto é, o consumo de bens e de serviços. Isso é favorecido pelos fatores citados a seguir, os quais foram abordados nos questionários.

A identificação de uma força de atuação que alcança além dos limites territoriais de Sergipe revela a necessidade de se realizar estudos mais minuciosos, ou seja, que abordem uma escala menor sobre as singularidades das cidades brasileiras. Todavia, deve-se atentar para não ser simples estudos de caso, mas que consigam articular as singularidades locais ao contexto maior que envolve todo movimento reticular.

Diante dessa perspectiva articuladora, os resultados obtidos com a aplicação dos questionários possibilitam identificar, de modo mais minudenciado, as relações espaciais de Itabaiana com as cidades das quais o público interrogado é proveniente. Dessa forma, foram detalhados os elementos referentes à procedência, ao grau de instrução, à profissão, à frequência dos deslocamentos, às motivações dos fluxos, ao meio de transporte utilizados, além de questões relacionadas à aquisição de bens e serviços.

Ao considerar esses indicadores que, atualmente, proporcionam uma dinâmica socioeconômica bastante relevante, deve-se ressaltar que estão atrelados a elementos e tradições de outrora, os quais proporcionaram uma evolução na oferta de bens e serviços que se destaca diante de sua região. Segundo alguns estudiosos que tratam dessa trajetória, a exemplo de Firmino (2015), as raízes dessa dinâmica atual se alicerçam na feira, de modo a colaborar para a criação de novos e diversificados serviços.

Dessa forma, prevalece uma complementaridade entre o setor formal e informal da economia em Itabaiana. Segundo a perspectiva de Santos (1979), tal complementaridade se encaixa dentro da abordagem de circuito inferior e superior da economia, em que um setor complementa o outro, fortalecendo-se em termos de proporcionar ampliação da influência.

Vale ressaltar que essa lógica se torna presente diante da percepção da maioria dos representantes de cada setor. Com base nessa confluência de oferta de bens e serviços, Itabaiana fortalece e amplia a sua influência sobre a sua região, ancorada numa trajetória fortalecida, a priori, em um mercado informal, ou seja, o seu mercado periódico, que tem registro de “marcas passadas e atuais, uma confluência de atitudes, pensamentos, construção de histórias, de individualidade e coletividade. É no espaço da feira, na interação entre os grupos que as pessoas, por meio da força de trabalho, constroem sua identidade social: feirante” (SOUZA; SILVA, 2009, p. 74).

Embora o mercado periódico não seja a base dessa análise, não se pode deixar de registrar a sua importância diante da dinâmica econômica dessa cidade como um todo. A partir do exercício de suas singularidades, ele promove a atração de deslocamentos tanto de feirantes quanto de clientes para a constituição de sociabilidades específicas a essa conjuntura.

A funcionalidade da feira se mostra importante para várias cidades, sobretudo para as do interior nordestino. Esse evento histórico consegue permanecer nessas urbes diante de elementos modernos que se adentram nos subespaços e solapam a vigência de estruturas e ações oriundas de gerações antepassadas. A dinâmica das feiras se faz importante enquanto evento tradicional, informal, tornando-se um híbrido com o moderno para garantir a sua permanência e importância estrutural nesses centros urbanos.

Dessa forma, a gênese da feira está associada às comunidades rurais, devido à insustentabilidade de se manter um mercado diário decorrente da ausência de demanda contínua. Mas, no Nordeste, nas cidades pequenas ou naquelas que exercem a função de centros intermediários, esses eventos periódicos se refazem consoante à demanda global.

Dentre os principais precursores dessa temática, destaca-se Berry (1971), ao realizar estudos sobre esses mercados na África. Embora o tempo e o espaço sejam distintos, a lógica teórica permanece, uma vez que: “el mercado no se abre cada dia, sino solamente cada ciertos dias, com una periodicidad regularmente programada, debido a que la demanda per cápita de los bienes que se venden em el mercado es pequena” (BERRY, 1971, p. 119-121).

Em Itabaiana, a dinâmica do setor de bens e serviços avança além desse mercado informal que deixou de ser periódico para ser permanente. A quantidade de estabelecimentos comerciais e de prestadores de serviços tem frequência contínua, sendo capaz de atrair fluxos regionais. Todavia, nos dias de feira (quarta e sábado), a movimentação na cidade é muito

mais intensa, o que fortalece a centralidade dessa urbe diante de sua região, incluindo os fluxos daqueles que se deslocam a trabalho, assim como dos que são consumidores.

Além disso, não se pode deixar de destacar a força da função de logística, com a distribuição de produtos hortifrutigranjeiros para todo o estado de Sergipe e municípios baianos. A cidade centraliza funções atacadistas, com distribuição para o comércio varejista de diversos municípios e também para as feiras que ocorrem em quase todos os municípios sergipanos. A presença de um grande número de caminhões na cidade deve-se a esse papel de distribuição de produtos, gerando um fluxo de compradores do mercado atacadista especialmente nos dias anteriores à feira, isto é, terça-feira e quinta-feira.

A cidade ganha grande movimentação com a presença de caminhões procedentes de inúmeros municípios sergipanos, além de municípios, baianos, alagoanos, paraibanos e pernambucanos (Carvalho, 2010). Uma marca da cidade é a presença de grande número de caminhões que trazem mercadorias de São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, entre outros. Esse grande número de caminhoneiros tornou a cidade famosa pela festa que se realiza todos os anos no período da festa do padroeiro, Santo Antônio, ao longo do mês de junho.

Essa atividade atacadista está distribuída “por todo o centro comercial da cidade e ruas adjacentes [...]” sendo que “[...] esse segmento ocupa aproximadamente 10km<sup>2</sup> de área, pelas ruas Capitão Mendes, Antonio Dutra, General Maynard, Sete de Setembro, Gumercindo Bessa, Batista Itajaí e São Paulo, Travessas Manuel Vieira, José C. Melo e Francisco Porto e Avenida Otoniel Dórea” (CARVALHO, 2010, p. 111) (Figura 35).

Nesse comércio atacadista, destacam-se frutas, verduras, além de frangos e ovos. As frutas são procedentes de áreas subtropicais (uva, maçã, ameixa, pera, kiwi, ameixa seca, uva passa, pêssego e morango), sobretudo do sudeste, do sul do país e do exterior (Argentina e Chile). Por outro lado, as frutas tropicais (abacaxi, banana, caju, limão, manga, maracujá, mamão e tangerina) são procedentes do Platô de Neópolis e do Polo Juazeiro (BA) / Petrolina (PE) (Carvalho, 2010).

Semanalmente, são comercializadas cerca de 150 toneladas de frutas. As verduras e hortaliças são oriundas do próprio município e de outros Estados, a exemplo da Bahia, Minas Gerais e Espírito Santo, havendo uma grande diversidade delas, a exemplo de cebola, repolho, pimentão, tomate, batata inglesa, cenoura, chuchu, abobrinha, vagem, acelga, alho, beterraba,



construção civil (lajes, lajotas, cobogós, lavanderias), olarias, cerâmicas, descaroçador de algodão, entre outras, com forte relação articulada ao terciário.

**Figura 36 – Itabaiana – Produto Interno Bruto**

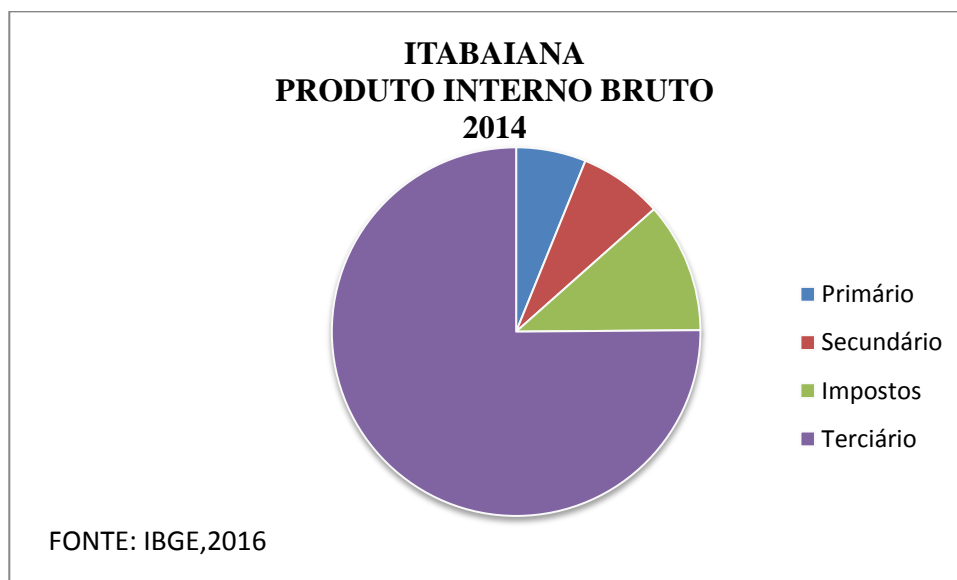


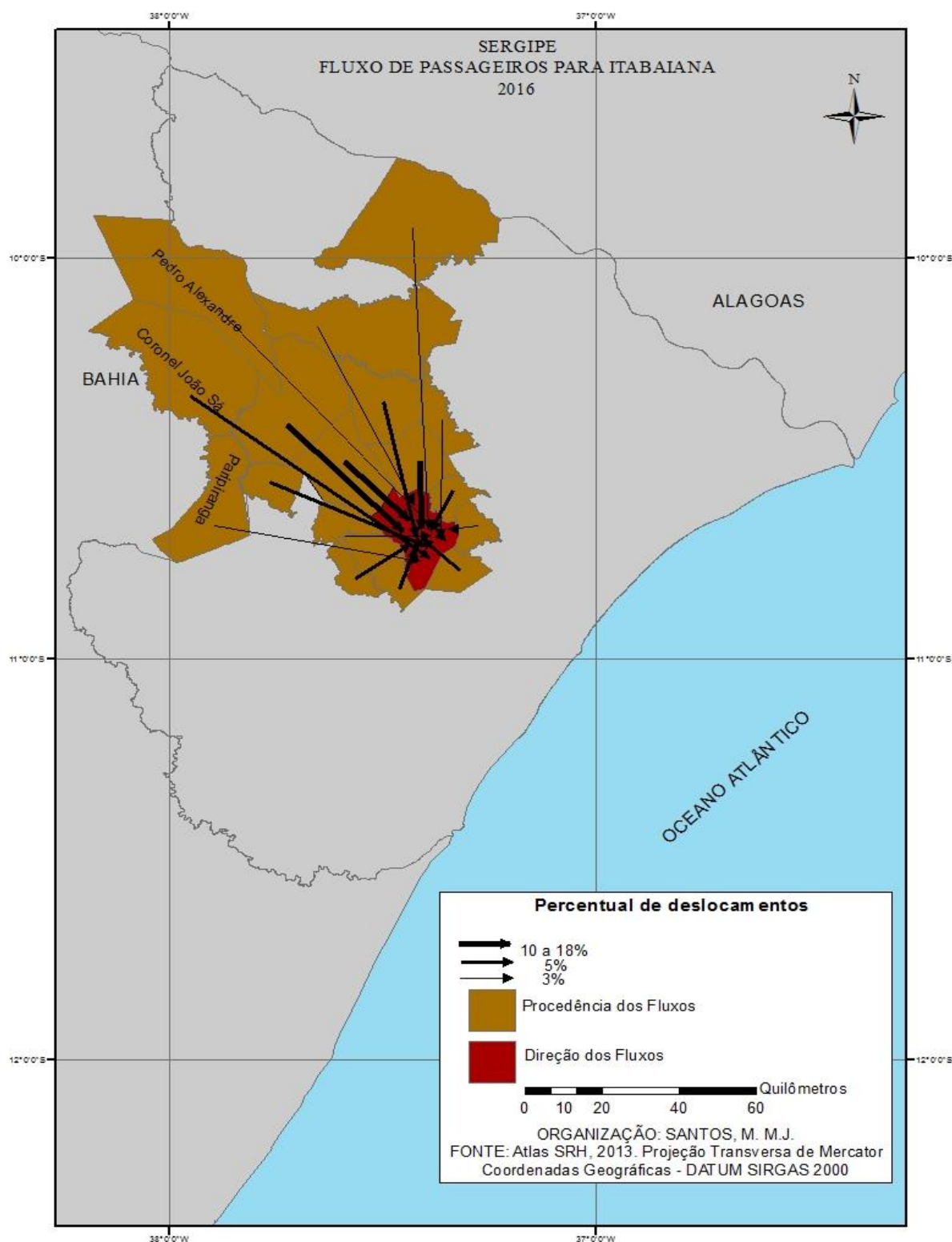
Figura 26: PIB – Itabaiana – SE, 2014.  
Fonte: IBGE, 2015.

Essa dinâmica econômica manifestada em todos os setores econômicos, e, sobretudo, no terciário, tem a responsabilidade direta de atrair diariamente um fluxo de pessoas que buscam bens e serviços. Com a aplicação do questionário no principal terminal de embarque e desembarque de passageiros e nas sedes das cooperativas de táxis intermunicipais, foi identificada a procedência, bem como as motivações e outras singularidades dessa amostragem (Figura 37).

A pesquisa foi realizada nos dias de maior movimentação na cidade, isto é, nos dias de feira. Ao analisar esses dados, pode-se identificar que os maiores percentuais de fluxos não estão apenas associados aos municípios que fazem limite com Itabaiana. Dentre os municípios que apresentaram maior percentual, destacam-se Frei Paulo, Ribeirópolis e Carira. Na sequência, têm maior representatividade aqueles que compõem a região imediata de Itabaiana, além do município de Coronel João Sá (BA). Por último, com um percentual de 3% dentro desse universo, destacam-se, além dos municípios de Macambira e Malhador que fazem limite com Itabaiana, aqueles que estão situados no sertão sergipano, incluindo Pedro Alexandre e Paripiranga, estes últimos na Bahia.



**Figura 37 – Fluxo de Passageiros Para Itabaiana - 2016**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Outro item importante a ser ponderado é que maioria desses deslocamentos (67,5%) é de passageiros oriundos das áreas urbanas, condição favorecida pela própria disponibilidade de transporte intermunicipal. Os povoados situados às margens das rodovias também se beneficiam das facilidades das linhas de transportes.

Ao confrontar esses dados com os identificados na pesquisa documental realizada no Hospital Regional e na Maternidade São José, verifica-se que a área de influência de Itabaiana é mais atuante sobre as urbes que estão localizadas nos limites territoriais e sobre aquelas que compõem o sertão sergipano, embora nessa região esteja localizada a cidade de Nossa Senhora da Glória, Centro de Zona A (classificação realizada pelo IBGE / REGIC, 2008), com serviços de saúde de menor complexidade.

A força de atuação de Itabaiana se mostra marcante sobre as cidades situadas nessa região. Nos registros de pesquisa, foram identificados fluxos de pessoas de cidades que, segundo o REGIC (2008), estão sob a influência de Nossa Senhora da Glória, como Feira Nova, Graccho Cardoso, Monte Alegre de Sergipe, Poço Redondo, além de outras cidades circunvizinhas e esse próprio Centro de Zona A.

Dentre os elementos a serem ponderados nessa análise, deve ser ressaltada a importância do detalhamento dos eventos que ocorrem na pequena escala geográfica, embora os estudos que abrangem a rede urbana em Sergipe demonstrem a forte primazia de Aracaju e a restrita área de influência dos centros intermediários.

Nessa pesquisa, ao detalhar a escala, verifica-se uma dinâmica mais atuante do centro urbano de maior hierarquia em Sergipe do que a mencionada em estudos de maior abrangência escalar. Ao considerar essa referência, é importante refletir que a mesma pode estar presente em outras urbes que desempenham a função de centro intermediário dentro do subsistema urbano de Aracaju.

Outra questão a ser salientada é que a influência de Itabaiana se dá também sobre as cidades que se localizam sobre a porção noroeste do estado, ou seja, as mais distantes da capital. Assim, mesmo com a atuação de Nossa Senhora da Glória sobre essa região, a influência de Itabaiana se mostra muito presente. Mas, em relação a isso, os dados demonstram que, à medida que a distância aumenta, a rarefação dos fluxos se torna evidente, o que demonstra que a maior força de influência é lançada sobre as urbes circunvizinhas. Cabe lembrar que as cidades do noroeste, especialmente Canindé de São Francisco e Poço

Redondo também são atraídas por Paulo Afonso (BA), integrante do subsistema urbano de Aracaju, dividindo os fluxos de forma secundária, com Itabaiana, mas, mantendo fortes relações com Aracaju.

Além disso, outro elemento a ser destacado é a presença marcante de algumas cidades da Bahia dentro dessa dinâmica de fluxos populacionais que se direcionam à Itabaiana. O principal destaque é Coronel João Sá, que aparece em todos os tipos de fluxos populacionais abordados. As demais cidades da Bahia identificadas na pesquisa foram Adustina, Itapicuru, Paripiranga, Pedro Alexandre e Paulo Afonso. Ressalta-se que todas essas cidades, exceto Paulo Afonso, Centro Sub-regional A do subsistema urbano de Aracaju, apresentam índices de urbanização abaixo da média nacional. Todas elas têm a maior parte da população residindo em áreas rurais (Tabela 13).

Tabela 13  
Municípios baianos com fluxos para Itabaiana  
Características Populacionais  
2010

Município	População Absoluta	População Urbana	População Rural	Taxa de Urbanização (%)
Adustina	15.702	5.572	10.130	34,48
Coronel João Sá	17.066	7.043	10.023	41,26
Itapicuru	32.261	6.675	25.586	20,69
Paripiranga	27.778	9.533	18.245	34,31
Pedro Alexandre	16.995	2.786	14.209	16,39
Paulo Afonso	108.396	93.404	14.992	86,16

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Elaboração: Elaboração: SANTOS, M. M. J.

Os dados demográficos demonstram que esses municípios apresentam pequena população absoluta, característica que perfaz a maior parte dos municípios brasileiros. No entanto, a segunda análise contraria a média nacional, no que diz respeito aos baixos índices de urbanização. Dessa forma, esses dados demonstram contradições, uma vez que a “trajetória

da população nordestina ao longo do período analisado foi a de um esvaziamento rural seguido de uma distribuição dessa população rural aproximadamente homogênea entre as várias categorias de cidades” (CAMARANO; BELTRÃO, 2000, p. 21).

Nenhum dos pequenos municípios citados apresenta mais de 50% de sua população residindo na área urbana. O município que apresentou os maiores índices de urbanização foi Coronel João Sá, cuja média de urbanização é de 41,26%. Quanto à menor taxa de urbanização, ela é representada por Pedro Alexandre, com 16,39%.

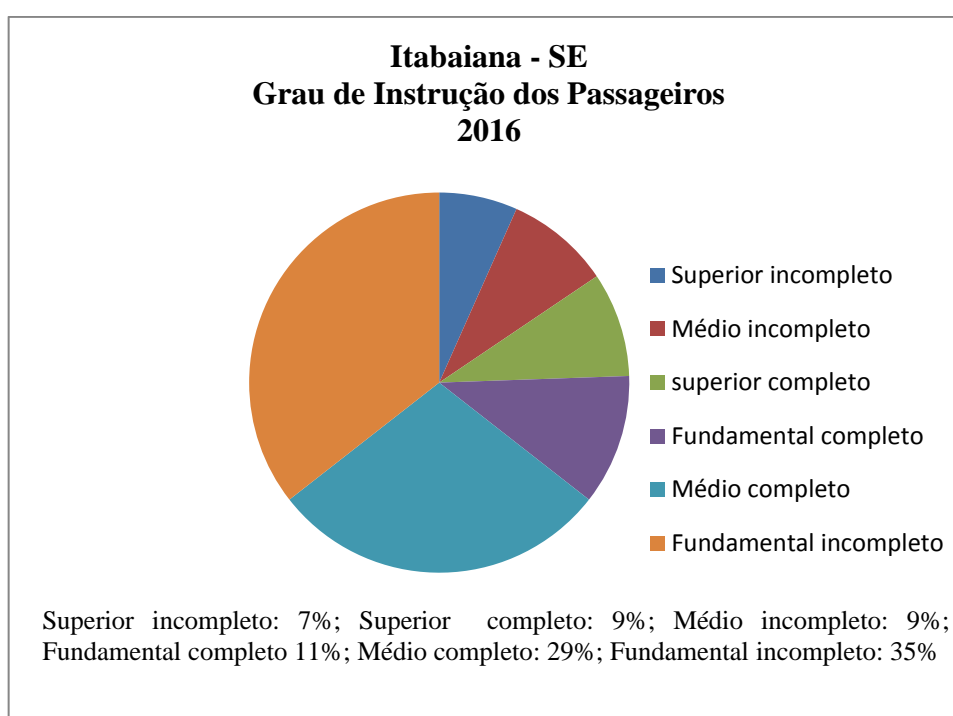
A partir desses dados, pode-se deduzir o pequeno número de equipamentos urbanos dispostos nessas cidades e, sobretudo, a ausência de especificações nas respectivas funções urbanas. Essas singularidades, junto a uma rede de transporte coletivo razoável, contribuem para a constância nos fluxos diários de pessoas até Itabaiana a fim de utilizarem os bens e serviços disponíveis nesta cidade.

A frequência de um movimento populacional que está a mais de 100 km demonstra a forte influência que Itabaiana mantém sobre essas cidades. Conforme mencionado anteriormente, embora a intensidade dos fluxos mais longínquos seja menor do que daqueles oriundos de sua região imediata, a área de influência de Itabaiana, enquanto maior centro intermediário de Sergipe, mostra-se bastante abrangente, mesmo ao levar em consideração dois fatores inibidores para a consolidação e espraiamento da área de influência de cidades intermediárias nesse estado. O primeiro se deve à exiguidade do territorial sergipano, abordado por vários pesquisadores locais; o segundo está associado ao desequilíbrio dos níveis hierárquicos da rede no estado, com uma tendência à primazia de Aracaju diante do seu subsistema urbano.

Nessa perspectiva de análise acerca da importância de Itabaiana para a sua região, destaca-se o item mencionado no questionário sobre a necessidade de adquirir algum bem ou serviço que não estava disponível na cidade. De todos os entrevistados, apenas 0,3% afirmaram não ter encontrado o item e/ou serviço que desejavam adquirir. O primeiro se refere à aquisição de peças da área de informática; quanto ao segundo, ele diz respeito à necessidade de realizar um exame mais específico (nesse caso, o entrevistado não soube informar o nome do exame). Ambos os questionados afirmaram que tiveram as suas necessidades atendidas na cidade de Aracaju.

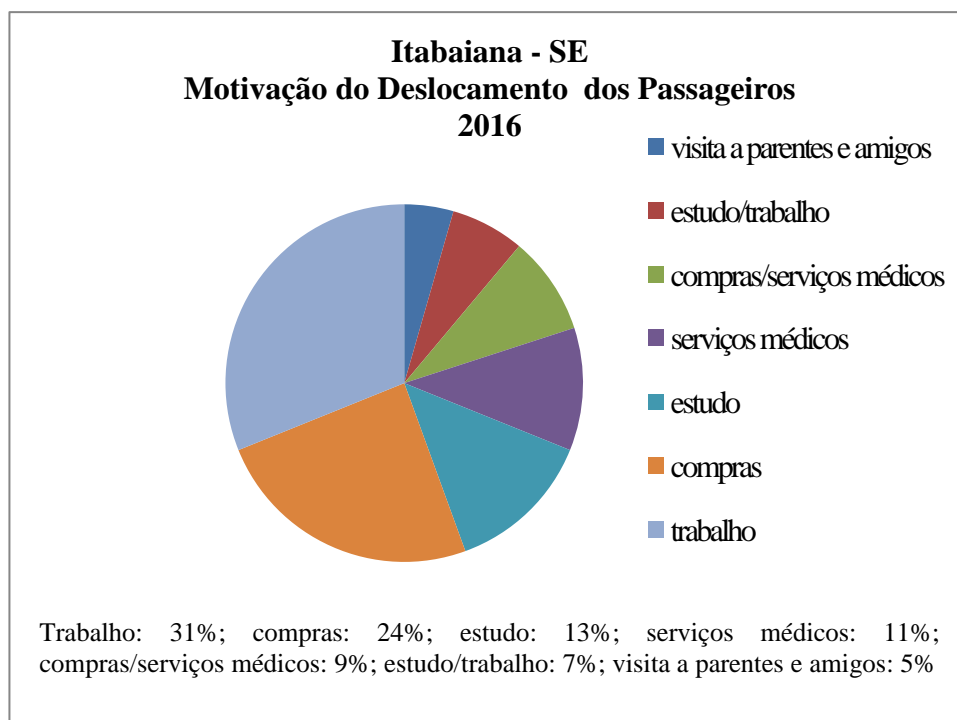
O perfil desses passageiros que se direcionam de outras cidades até Itabaiana é bastante variado. Em relação ao grau de instrução desse público, foi identificado que a maioria não tem um alto grau de instrução, sendo que 35% perfazem o grupo daqueles que não têm o ensino fundamental completo. Na sequência, aparecem aqueles que concluíram o ensino médio. O menor percentual é formado pelos que concluíram o nível superior (7%). Essa variedade demonstra, quanto ao grau de instrução, a diversificação do perfil daqueles que utilizam o transporte público coletivo (Figura 38).

**Figura 38 – Grau de Instrução dos Passageiros**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

É importante esclarecer ainda que alguns dos que responderam ao questionário realizam o deslocamento diário até Itabaiana com o objetivo de estudar e/ou trabalhar. A periodicidade desses deslocamentos é de 5 a 6 dias por semana. Dentro do universo abordado, 31% deslocam-se de seus municípios até Itabaiana com a finalidade de trabalhar. Em seguida, destacam-se aqueles motivados pela realização de compras, cuja representação é de 24% do total das motivações desses passageiros, no que diz respeito às viagens até o referido município (Figura 39).

**Figura 39 – Motivação do Deslocamento dos Passageiros**

Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Quanto aos que realizam esse movimento, motivados pela efetivação de compras, o que chama a atenção é o fato de que esse deslocamento é mais frequente com o público advindo dos municípios circunvizinhos, como Campo do Brito, Macambira, São Domingos, Frei Paulo, Moita Bonita e Malhador. Quanto à Ribeirópolis, que dentro desse universo representou 16% dos deslocamentos até Itabaiana, apenas uma pessoa citou que se desloca exclusivamente para fazer compras. Embora o quadro populacional do município de Ribeirópolis seja semelhante ao dos demais municípios circunvizinhos de Itabaiana, os índices demonstraram percentuais referentes à realização de compras abaixo dos outros citados. Essa diferença gera a hipótese de que a cidade de Ribeirópolis dispõe de uma maior quantidade e especificidade de equipamentos urbanos do que os demais centros locais de sua região. Essa condição abre apenas uma reflexão a ser detalhada em outros estudos que abarquem temas sobre as funções urbanas dos centros locais em Sergipe.

O elevado percentual de deslocamento de pessoas para realizarem compras em Itabaiana reforça a ideia da força de atuação que essa cidade tem diante de sua região imediata, além da abrangência sobre centros que estão localizados a distâncias maiores, mas

que mantêm as relações espaciais intensas com Itabaiana, a partir da oferta dos bens e serviços que esta cidade dispõe.

A partir dessa pesquisa, pode-se identificar a forte atuação que a cidade de Itabaiana exerce sobre sua região, fator que instiga a variedade de deslocamento de pessoas de vários centros locais até esse centro intermediário com propósitos diferenciados, mas que favorecem a dinâmica econômica da cidade. Mesmo diante de uma redução no crescimento econômico de todo o país que reflete diretamente na perda do poder aquisitivo do trabalhador e no aumento do desemprego, a dinâmica econômica do município se mostra com índices melhores do que a escala nacional e estadual.

No que diz respeito a esse aspecto, é importante mencionar os dados do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), coletados entre julho de 2015 e 2016, que identificam uma variação negativa entre o total de admissão e o de demissão nesse período. No caso do Brasil, o saldo negativo dessa relação foi de -4,18%, sendo que em Sergipe o percentual foi de -3,86%. Essa tendência também foi identificada em Itabaiana, mas o percentual foi menor do que nas escalas geográficas mencionadas acima. Durante esse período, a variação no município foi de -1,86% (Tabela 14).

Ao analisar esses dados, verifica-se que embora a variação total entre admissão e desligamento seja negativa, o município está à frente de Sergipe e do Brasil, uma vez que nesses dois casos a perda de empregos se mostrou maior. Ao verificar esses índices por setores, observa-se que somente a agropecuária e o Serviço Industrial de Utilidade Pública apresentaram variação positiva nesse período, sendo que, no mês de julho de 2016, o saldo positivo ficou restrito à agropecuária, à construção civil e a serviços.

A absorção de empregos ligados ao setor agropecuário não foge da realidade nacional, pois este é um setor que menos foi atingido pelos efeitos da crise econômica que assola o país. Outro importante aspecto do crescimento desse setor para o município diz respeito à agricultura familiar que dissipa em seus minifúndios, produzindo uma elevada quantia de alimentos que compõem a cesta básica. Esses produtos são comercializados a intermediários que exportam para outros estados e até mesmo para fora do país, além de ser comercializados pelos próprios produtores na feira da sede municipal de Itabaiana e de outras cidades. Dessa forma, a agropecuária também contribui para o crescimento do setor terciário.

Tabela 14  
Itabaiana – SE  
Evolução do Emprego por Nível Setorial  
2015 - 2016

Setores	Julho/2016				Em 12 Meses			
	Total Admissão	Total Desligamento	Saldo	Variação emprego %	Total Admissão	Total Desligamento	Saldo	Variação Emprego %
Extrativa Mineral	0	2	-2	-2,94	5	10	-5	-6,94
Indústria de Transformação	30	66	-36	-1,45	518	767	-249	-9,25
Serviço Industrial de Utilidade Pública	0	1	-1	-1,39	9	2	7	10,94
Construção Civil	31	22	9	1,58	405	429	-24	-4,01
Comércio	96	163	-67	-1,27	1.503	1.525	-22	-0,42
Serviços	65	55	10	0,31	918	902	16	0,49
Administração Pública	0	0	0	0,00	0	0	0	0,00
Agropecuária	4	2	2	0,78	103	65	38	17,04
Total	226	311	-85	-0,67	3.461	3.700	-239	-1,86

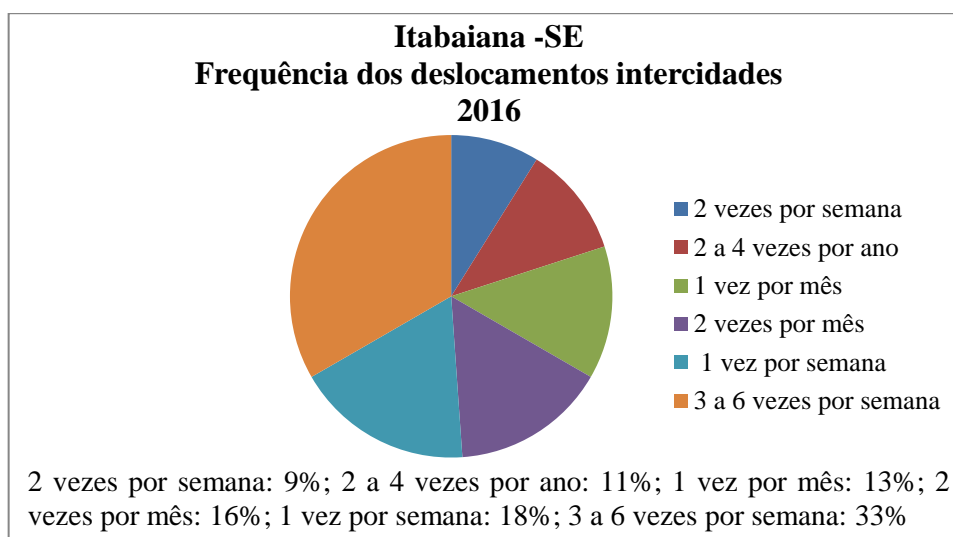
Fonte: MTE-cadastro geral de empregados e desempregados-lei 4923/65



Os dados obtidos nos questionários indicaram que todos os 31% do universo de pesquisa que se deslocam para trabalharem em Itabaiana estão associados a atividades do setor de serviços ou do comércio. Ao comparar os dados do MTE entre o setor de comércio e de serviços, identifica-se que, no último ano, ocorreu para o primeiro setor uma variação de emprego de -0,42; no mês de julho de 2016, a redução foi de -1,27. Quanto ao setor de serviços, a variação foi positiva nas duas escalas temporais de análise. Isso demonstra que, mesmo diante da crise, este setor da economia fortalece a centralidade de Itabaiana em sua região.

Quanto à frequência desses deslocamentos, o maior percentual se refere àqueles que realizam esse fluxo intercidades numa média de três a seis vezes por semana. Essa periodicidade está associada a motivações de trabalho, de estudo ou de ambos os casos. Conforme constatado em outro item do questionário, boa parte do universo de pesquisa se desloca devido ao trabalho (Figura 40).

**Figura 40 – Frequência dos Deslocamentos Intercidades**



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Em relação a esse grupo, os municípios de procedência são: Carira, São Domingos, Areia Branca, Campo do Brito e Moita Bonita; os próximos a serem citados tiveram maiores percentuais, são eles: Nossa Senhora Aparecida, com 13%; na sequência, com 20%, aparecem Carira, Frei Paulo e Ribeirópolis. A maior distância identificada é a de Carira que dista 54 km de Itabaiana. Sendo assim, o movimento pendular, cuja finalidade está relacionada ao trabalho

ou ao estudo, não apresenta grandes distâncias entre origem e destino. Ao considerar que 85,72% desse público ocupam funções de nível médio, pode-se afirmar que a faixa salarial não é tão elevada, logo, um deslocamento mais longínquo entre local de residência e de trabalho seria bastante oneroso diante do salário recebido.

O grupo que se desloca uma vez por semana até Itabaiana apresentou homogeneidade quanto à motivação apresentada. Todos afirmaram que a causa desse movimento é a realização de compras, tanto no setor informal (feira) quanto em supermercados e lojas. A opção de fazer as compras de modo contínua em Itabaiana se deve a uma série de fatores já mencionados, tais como: menor preço, maior quantidade de estabelecimentos, mais variedade na oferta de bens e serviços etc. Por sua vez, aqueles que são procedentes de municípios circunvizinhos também citaram como fator atrativo a pequena distância entre a cidade de origem e Itabaiana.

Vale ressaltar ainda que foram identificados deslocamentos motivados para a realização de compras por pessoas procedentes de municípios mais longínquos, a exemplo das que moram em Pedro Alexandre, Coronel João Sá e Porto da Folha. Esse movimento com tal finalidade ocorre de modo mais esporádico efetuando-se uma vez por mês ou de modo esporádico. No entanto, isso reforça a grande atuação comercial que Itabaiana dispõe diante desses centros locais.

Quanto aos bens e serviços adquiridos pelo público questionado, foi verificado que aqueles que se deslocam semanalmente até Itabaiana adquirem alimentos, calçados, roupas, eletrodomésticos, remédios, material escolar, móveis e serviços médicos. Essa aquisição de itens básicos na referida cidade foi justificada pela indisponibilidade da oferta de bens e serviços, assim como menor variedade de marcas e preços mais elevados.

Os serviços médicos (consultas e exames) foram os mais criticados por aqueles que residem nos centros locais. Os problemas citados foram que, nessas cidades, há enorme dependência da rede pública e esta não oferece especialidades médicas, tampouco possibilita a realização de vários exames. Nessas urbes, são poucos os estabelecimentos particulares, sendo que estes também não ofertam serviços mais específicos, pois a demanda é rarefeita. Diante desse impasse, a população se sente obrigada a adquirir serviços médicos fora de seu município de residência, fato que direciona a maioria daqueles que necessitam desses serviços

até Itabaiana, pois na região não tem outra cidade que disponha de equipamentos urbanos mais específicos.

Diante dos resultados obtidos, torna-se mais fácil o entendimento das interações espaciais que, gradativamente, vêm se tornando mais frequentes entre as cidades com características distintas e/ou similares que exercem centralidade em níveis diferenciados, não apenas a partir da disposição de seus equipamentos urbanos e a consequente funcionalidade urbana, mas a partir da conjuntura das demais urbes que estão em seu entorno. É diante dessa interdependência que as relações intercidades se formam e se consolidam, rompendo distâncias que outrora se firmavam como verdadeiros empecilhos à movimentação e fluidez no espaço geográfico.

Nesse caso, cabe trazer à tona a abordagem de Corrêa (1997) sobre as interações espaciais. Segundo este autor,

As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades. (CORRÊA, 1997. p. 27).

Essa reflexão que Corrêa (1997) faz sobre as interações espaciais sintetiza, de modo bastante coerente, a diversidade de elementos que constituem esse processo que se mostra cada vez mais dinâmico e que se estende em diferentes níveis de intensidade por subespaços que adentram a lógica da interdependência espacial.

Independentemente do nível hierárquico, uma cidade pode exercer importante centralidade sobre urbes menores que estão ao longo do seu entorno territorial. No caso de Itabaiana, percebe-se que, diante da escala nacional, não tem elevada representatividade hierárquica. Todavia, no subsistema urbano de Aracaju, independentemente de sua classificação hierárquica, ao detalhar a representatividade de suas funções urbanas diante da rede, verifica-se que a abrangência de sua região de influência se apresenta consolidada nessa trama urbana.

Dessa forma, por meio dos indicadores utilizados e da contextualização com a teoria abordada, ratifica-se a importância que a cidade de Itabaiana tem a partir da disponibilidade

de fixos e funções urbanas mais específicas que as existentes nas demais cidades do seu entorno. Outro aspecto que deve ser observado é o fato de que a centralidade que uma determinada cidade exerce para a sua região não se deve apenas ao número de habitantes, mas, sobretudo, à disponibilidade de equipamentos e funções urbanas. Portanto, para que estas se tornem cada vez mais específicas, faz-se necessária uma demanda para serem adquiridas. Logo, a consolidação da centralidade de uma urbe está diretamente ligada a sua articulação exterior e não restrita a atender à população residente.

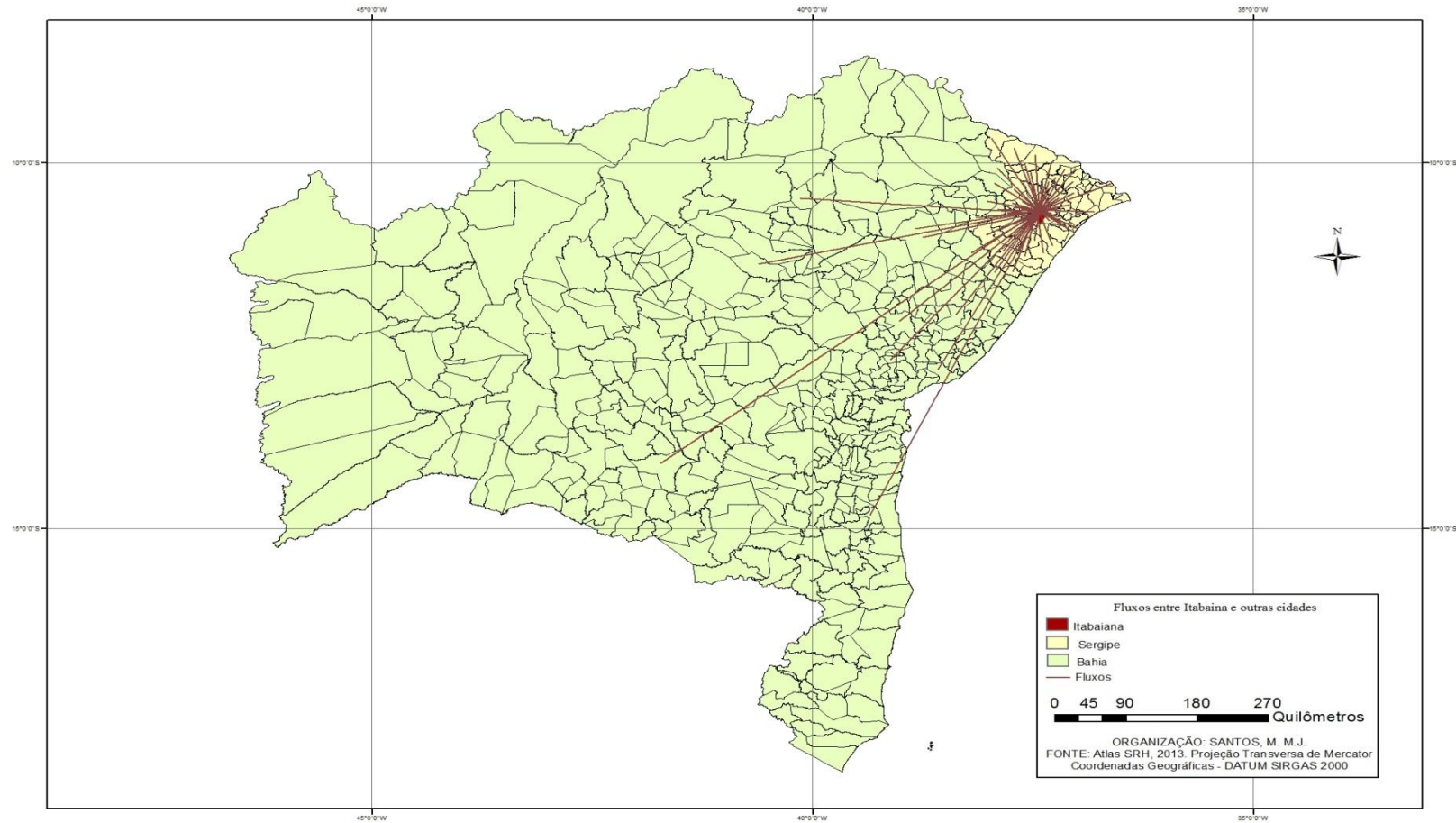
Esse entendimento pode ser resgatado desde a literatura clássica, que envolve os estudos de relações espaciais, às mais específicas da rede urbana. Dentro dessa perspectiva, ao minudenciar as relações espaciais de Itabaiana a partir da centralidade que essa urbe exerce diante de várias outras cidades do interior sergipano, revela-se que, embora a rede urbana em Sergipe se apresente desequilibrada, a cidade de Itabaiana se destaca pela abrangência da sua região de influência.

Ao relacionar os dados desta pesquisa com outros de maior circunscrição escalar, percebe-se que a área de influência de Itabaiana se consolida sobre cidades de uma mesma região geográfica do estado, ultrapassando a divisa territorial de Sergipe, estendendo-se a outros centros locais da Bahia, a exemplo do que já ocorria com Aracaju (Figura 41). Portanto, constata-se que o surgimento de novos fixos e funções, na cidade de Itabaiana, contribuiu para o fortalecimento de sua centralidade, atraindo fluxos que outrora se destinavam diretamente a Aracaju e até atraindo fluxos da capital para o atendimento de suas necessidades.

Assim, diferente do que foi demonstrado na última publicação do REGIC (2008), na qual somente São Domingos se ligava diretamente a Itabaiana, atualmente, a área de influência se estende por região bem mais ampla, mesmo de forma secundária, minimizando a primazia da capital.

Outro elemento importante a ser destacado na atração de fluxos de pessoas para Itabaiana foi a inserção de novos serviços com capacidade de motivar deslocamentos com escalas espaciais mais abrangentes. Dentre esses, cabe destacar a importância da Universidade Federal de Sergipe, em que a partir de pesquisa documental pode-se constatar o fixo com maior alcance espacial no fluxo de pessoas.

FIGURA 41  
ITABAIANA - SE  
ÁREA DE ATUAÇÃO NA PRESTAÇÃO DE BENS E SERVIÇOS  
2016



Fonte: Trabalho de Campo, 2015-2016.

Outro fixo importante para gerar essa mobilidade é o Hospital Regional em que proporciona fluxo de pessoas procedentes da maioria dos municípios sergipanos, além de municípios limítrofes a Sergipe. Conquanto, para esta unidade de saúde foi constatado que a maioria dos fluxos que requerem atendimentos estão atrelados a procedimentos menos complexos.

Dessa forma, a atuação de Itabaiana na atração de fluxos de pessoas se dá de modo contínuo e crescente, fator que contribui para a instituição e prestação de novos serviços e bens. Isso dinamiza a economia com a veiculação não apenas de pessoas, mas de mercadorias e capital.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dentro das imbricações que perfazem as interações espaciais, em todas as suas escalas geográficas, sobressai a complexidade dos elementos que constituem essas relações que, concomitantemente, são interdependentes e singulares. Dentro dessa trama, atuam diferentes agentes que modelam o espaço geográfico a partir de interesses de diversos segmentos institucionais, que refletem na atual dinâmica espacial, a qual se torna cada vez mais fluida e instável.

Dentro desse contexto que envolve a escala maior da rede urbana, desdobram-se as relações espaciais em escalas geográficas menores, que se diferenciam a partir de uma série de variáveis responsáveis por proporcionar as singularidades de cada lugar e articular esses lugares à trama maior. A constituição dessas relações permite os distintos ritmos das vetorizações dos fluxos que percorrem o espaço.

Os avanços tecnológicos inseridos no espaço foram os maiores responsáveis pela articulação entre os lugares, independentemente da distância. A concretização de técnicas permitiu não apenas o aumento dos fluxos materiais e imateriais, mas a fluidez dos mesmos. Dentro dessa lógica capitalista, a tessitura reticular avança sobre localidades que outrora eram consideradas remotas e inadequadas para participarem dos progressos técnico-científicos enquanto entes constituintes dessas relações.

Essas estratégias expansionistas do capitalismo repercutiram diretamente no ordenamento das relações espaciais e nos papéis desempenhados pelos partícipes dessa trama. Todavia, pode-se afirmar que não ocorreu, ou se buscou nivelar o posicionamento desses dois membros na teia urbana. Os principais reflexos dessas alterações estão atrelados a uma nova dinâmica articuladora que permitiu uma maior aproximação e interdependência entre os que perfazem esse conjunto, assegurando a ratificação da hierarquia urbana.

A consolidação dessas relações em nível mundial teve suas bases constitutivas em processos materializados em escalas menores que adquiriram força de abrangência sobre áreas cada vez mais distantes. Esse encadeamento de relações que perpassam as várias escalas geográficas repercutiu no dimensionamento da rede urbana que se propaga mundialmente sem perder as propriedades locais.

A diversidade das interações interurbanas se revela por meio de inúmeras variáveis que se correlacionam dentro desse processo. Nesse sentido, devem ser destacados fatores locais, funcionais, bem como o alcance da área de influência, a intensidade e as periodicidades das relações, dentre outras variáveis que demonstram as singularidades de cada urbe e a interação espacial que mantém com outras cidades. A contextualização empírica dessas variáveis junto à análise das categorias geográficas permite identificar os pormenores da interdependência entre cidades de vários níveis hierárquicos e os respectivos níveis de influência e abrangência alcançados.

Os resultados dos estudos efetuados sobre a rede urbana no Brasil, independentemente da escala de análise, demonstram uma configuração do seu traçado bastante desigual e centralizado. O ápice da rede se mostra restrito à participação de um pequeno número de cidades. Estas apresentam forte potencialidade de influência, cuja expansão se estende em todo o país, ou seja, constituem as metrópoles nacionais.

Os patamares hierárquicos subsequentes também apresentam forte centralidade e abrangência espacial, cuja representatividade é manifestada por algumas capitais estaduais. A seguir no nível das capitais regionais, sobressaem todas as capitais que não se encontram nos patamares acima mencionados. Dentro dessa posição hierárquica, Aracaju manifesta sua força de influência sobre o território sergipano, além de ter Paulo Afonso (BA) como centro urbano com maior posição hierárquica dentro do seu subsistema urbano, embora situada fora dos limites do território sergipano.

A configuração da rede, em Sergipe, desdobra-se na forte atuação de Aracaju sobre todo o seu subsistema, com uma pequena quantidade de centros intermediários, os quais, em estudos de uma escala mais ampla, apresentavam uma área de influência bastante restrita. Dentro desse contexto, nessa Tese de Doutorado, buscou-se identificar as singularidades que abrangem as relações espaciais de Itabaiana, maior centro hierárquico, depois de Aracaju, dentro do território sergipano.

O intuito da pesquisa não foi realizar uma analogia com as publicações de cunho na escala nacional, mas, por meio do detalhamento das relações, os resultados demonstraram uma área de influência de Itabaiana que ultrapassa o território sergipano. Conquanto, deve-se frisar que esses estudos não se diferenciam apenas pela escala geográfica abordada, mas pelas



matrizes de atuação utilizadas nos procedimentos metodológicos na realização de cada pesquisa.

A importância da análise sobre as interações espaciais de Itabaiana e sua respectiva centralidade urbana se constituiu no decorrer de cada capítulo, os quais permitiram configurar a apreensão dessas relações a partir da intersecção dos instrumentos de pesquisa utilizados neste trabalho. A contextualização teórica com a empiria permitiram desvelar os níveis de interação entre os equipamentos urbanos, as funções exercidas e a vetorização dos fluxos de pessoas que se movimentam motivados pelo conjunto citado anteriormente.

A base de discussão teórica, ao longo do trabalho, contribuiu no sentido de identificar os pormenores das relações espaciais em escala geográfica mais detalhada. O uso das categorias geográficas nesse âmbito de discussões assevera sobre o desequilíbrio existente nas ramificações da trama urbana. Essa característica perdura mesmo diante da dissipação de equipamentos funcionais sobre urbes que outrora não se mostravam aptas a assegurarem a oferta de tais funções, mas que, dentro de um novo contexto de relações espaciais, sobretudo a partir das técnicas que permitiram a interligação material, receberam um melhoramento nas vias de circulação entre diferentes localidades.

A interligação locacional a partir das vias de circulação é o elemento fundamental para o fortalecimento das relações espaciais. Ao contextualizar a importância dessas vias no território sergipano, constata-se que a centralidade urbana estava atrelada às funções econômicas exercidas pelas cidades e pelas respectivas circulações da produção. Nesse sentido, ao discutir a historicidade da rede urbana em Sergipe, identificou-se a importância das linhas férreas e da função portuária para a concretização de fluxos mais longínquos, numa fase passada.

Esses dois modais de transporte foram essenciais para a dinâmica econômica do Estado até meados do século XX. Todavia, deve-se ressaltar que a modal ferroviária em Sergipe foi implantada depois de mais de meio século de instalação da primeira ferrovia no Brasil e após décadas de funcionamento nos estados vizinhos.

O despontar da modal supracitada trouxe consigo expectativas desenvolvimentistas, tidas como sinônimo de modernidade. Nesse ínterim, algumas cidades foram beneficiadas no sentido de receberem o traçado ferroviário, fator que permitiu, sobretudo, melhor fluidez no escoamento da produção. Consoante a essa nova estrutura de circulação, Aracaju buscou

consolidar a sua atuação enquanto capital e a centralidade urbana sobre as demais cidades do território sergipano.

O prevalecimento dessa modal foi destituído com a rápida dissipação da modal rodoviária que, a partir de meados do século XX, adquire importante expressão junto à rápida urbanização do país. Nesse sentido, em Sergipe, as cidades que antes sobressaíram favorecidas pela pujança das ferrovias, nesse novo momento perdem centralidade e reduzem a representação econômica diante da economia do Estado.

A partir de então, Aracaju consolidou a sua força de influência e espalhou sua centralidade por todo o Estado, tendo em vista uma rede rodoviária radial, com todos os caminhos se dirigindo para a capital. A estruturação e pavimentação da BR-235 foi requisito fundante para a propagação da área de influência de Itabaiana. Associados à presença dessa técnica, isto é, a BR-235, outros elementos se fizeram relevantes na estruturação da trama urbana dessa cidade. Nesse sentido, devem ser destacados os equipamentos urbanos instaurados na sua morfologia urbana e as consequentes funções derivadas desses fixos.

Somente no último quartel do século XX se iniciou a implantação de rodovias ligando centros interioranos, a exemplo de Lagarto e Itabaiana, tendo sua consolidação na primeira década do século XXI. A inserção dessa técnica permitiu que os fluxos materiais vetorizados para essa cidade adquirissem maior fluidez. Dessa situação resultou a ampliação da área de influência, com a intensificação das relações estabelecidas com as cidades circunvizinhas.

Dentro desse conjunto, sobressaem as singularidades pertencentes à organização espacial que cada cidade desempenha dentro da rede urbana. As funções urbanas realizadas pelas urbes que estão sob influência de um centro urbano maior nível hierárquico, também têm reflexos diretos no dimensionamento e intensidade da região de influência de uma determinada cidade.

Associados aos fatores supracitados, Itabaiana se destaca enquanto centro intermediário no subsistema urbano de Aracaju não apenas pela oferta dos seus equipamentos funcionais, mas pelas características que perfazem os outros centros locais que estão sob o seu comando. Esses elementos conjuntos são responsáveis pela interconexão dos fluxos de pessoas entre a cidade provedora da oferta e àquelas que demandam a aquisição desses bens e serviços.

Os fluxos de pessoas, a partir de cada motivação empreendida, transportam simultaneamente capital, mercadorias, informações, dentre outros elementos que reforçam a atuação do movimento. Dentro dessa conjuntura, nessa análise foram identificadas as funções urbanas que têm maior amplitude escalar, assim como, aquelas que proporcionam fluxos mais intensos intercidades.

Os serviços de saúde motivaram os deslocamentos procedentes das maiores distâncias. Essas funções urbanas são responsáveis por gerar movimentos populacionais com distâncias superiores a 100 km. Esses deslocamentos são causados não apenas por serviços mais específicos, mas, também, estão associados a atendimentos de atenção básica, sendo que esses serviços deveriam estar disponíveis à população nos centros locais. Portanto, são fluxos que não deveriam ocorrer.

A partir da pesquisa documental realizada no Hospital Regional em Itabaiana, pode-se verificar a fragilidade da rede do sistema de saúde no estado de Sergipe e nas demais cidades da Bahia que também contribuem para a emanção desses fluxos. Muitos desses deslocamentos poderiam ser evitados com a regularização dos atendimentos de atenção básica, uma vez que, na maioria, dessas urbes esses equipamentos de saúde encontram-se implantados. Logo, a ausência de atendimento à demanda está associada a falhas no gerenciamento e à falta de insumos.

A procedência dos pacientes que requerem acolhimentos de atenção básica é praticamente a mesma daquelas cidades que buscam atendimentos mais específicos. Isso reforça a influência que Itabaiana mantém sobre essas urbes. Entretanto, convém lembrar que muitas dessas pessoas que buscam esses serviços de saúde menos complexos aproveitam o momento para adquirirem outros bens e serviços na cidade de Itabaiana.

A abrangência escalar que os serviços de saúde proporcionam à Itabaiana ratifica a sua posição enquanto maior centro intermediário da trama urbana dentro do território sergipano. Arelados à oferta desses serviços, registra-se ainda a importância dos deslocamentos daqueles que são motivados pelo trabalho. Quanto a esse movimento, não foi identificada uma circunscrição mais delimitada, conforme visto nos fluxos dos que utilizam o serviço de saúde.

A procedência dos que trabalham nessa área em Itabaiana se mostra mais dispersa territorialmente. Entretanto, em relação às funções que exigem maior instrução, a exemplo das dos médicos, foi verificado que a procedência se concentra na cidade de Aracaju. Esses dados

reforçam a ideia de que a capital regional exerce grande força de atuação dentro do seu subsistema hierárquico.

Em relação à educação, a abrangência escalar é menor do que a demonstrada nos serviços de saúde, mas se mostra intensa sobre as cidades circunvizinhas. A magnitude dos fluxos motivados para estudar em Itabaiana reforça a importante centralidade dessa cidade em face das adjacentes. A presença de alunos não oriundos de Itabaiana é intensa e demonstra a forte centralidade que os cursos técnicos, tecnólogo e superior proporcionam a essa cidade.

A descentralização do ensino técnico e superior, em Sergipe, é fato relativamente recente. No caso de Itabaiana, apenas no final do primeiro decênio do século XXI é que o ensino na esfera federal foi implantado. Assim, embora sejam cursos recentes, os mesmos têm grande demanda de um público oriundo de outras cidades, condição que fortalece o movimento pendular entre Itabaiana e sua hinterlândia.

Dentro desse movimento, também está imbuído aqueles que realizam esse fluxo de modo tautócrono com a finalidade de trabalhar e/ou estudar. Para esse grupo pode-se perceber a elevada dependência para a aquisição de bens e serviços de Itabaiana, sendo que alguns mencionaram que praticamente realizam todas as suas compras e adquirem serviços nessa cidade.

Ainda referente ao campo educacional, ele tem o importante movimento daqueles que trabalham nas instituições de ensino presentes na cidade, com destaque para professores e técnicos oriundos de Aracaju, principalmente nas funções que requerem maior qualificação.

De modo congênere ao identificado na saúde, essas funções contribuem para inferir sobre a potencialidade reticular que Aracaju tem diante de sua rede urbana. Mesmo diante do seu maior centro intermediário dentro do estado de Sergipe, a sua capacidade de capilaridade se mostra atuante, o que ratifica a sua primazia no âmbito estadual.

A presença de nódulos urbanos intermediários não anula ou reduz a força de influência da capital regional. Dessa forma, a tendência de descentralização de alguns importantes e específicos equipamentos funcionais não implica na perda de influência dos centros urbanos que estão no comando da rede.

A desconcentração não reflete na equipolência entre as cidades que outrora estavam em níveis hierárquicos diferenciados. Os níveis hierárquicos continuam e se fortalecem diante

da quebra de rigidez do sistema urbano. As alterações se dão diante da flexibilidade, da fluidez que adentram subespaços que antanho se mostravam mais distantes, temporalmente, das nuances que percorriam as localidades dominantes nesse processo multiplicador das interações espaciais.

Nesse sentido, a distribuição de equipamentos funcionais mais específicos nos centros intermediários que compõem o subsistema urbano de Aracaju reforça a interconexão entre os partícipes dessa trama e a Capital Regional. A centralidade exercida por cidades intermediárias suscita novas ramificações dentro da tessitura reticular. Essa condição fortalece o sistema e as consequentes relações espaciais entre os partícipes do mesmo.

O subsistema urbano de Aracaju se apresenta entre os mais desequilibrados da rede urbana brasileira, podendo ser sintetizado em três grupos, quanto ao exercício da centralidade: primazia de Aracaju diante de seu sistema reticular; rarefação de centros intermediários com respectiva área de influência limitada e grande número de centros locais. Mas, ao observar a dinâmica dos últimos anos, constata-se a dispersão de vários serviços que outrora se restringiam à Capital Regional A, a exemplo de funções de educação e de saúde. A vetorização de fluxos que antes iriam direto para Aracaju foi interrompida por alguns nódulos urbanos que, de modo contínuo, expandem a sua abrangência escalar e a magnitude dos fluxos sobre as áreas circunvizinhas, este é o caso de Itabaiana.

Essas nuances, que perpassam todas as escalas constituintes da rede urbana, foram identificadas no recorte espacial estabelecido nessa tese, e demonstraram que Itabaiana, ininterruptamente, amplia a sua força de influência sobre sua hinterlândia, intensificando as relações nos sentidos oeste e noroeste. Além da forte centralidade sobre todas as cidades que fazem limite territorial, a expansão da atuação de Itabaiana em relação às urbes que estão na porção oeste e noroeste se intensifica.

O posicionamento de Itabaiana na rede não reduz a importância da centralidade de Aracaju sobre todo o seu subsistema urbano. Todavia, o sistema rodoviário implantado favorece o fortalecimento da centralidade de Itabaiana, tendo em vista que o acesso à capital das cidades que se localizam na porção central do estado, implica na passagem pela cidade de Itabaiana, estimulando a parada à procura de bens e serviços, especialmente para pessoas de renda mais baixa. Portanto, mesmo sendo um sistema reticular desigual, fica expressa a grande relevância do centro intermediário pesquisado, cuja atuação nessa trama se mostra

evidente a partir da centralidade proporcionada pelas suas funções precípuas, comércio e serviços, com destaque para saúde e educação.

Dentro desse conjugado analisado que envolveu a participação dos centros locais, cidades intermediárias e Capital Regional, se pode compreender que mesmo sendo um sistema reticular desigual, existe grande relevância do centro intermediário pesquisado, cuja atuação nessa trama reticular se mostra evidente a partir da centralidade proporcionada pelas suas funções precípuas.

O fortalecimento da centralidade das cidades intermediárias dentro de um subsistema urbano é de extrema importância. Essa condição de polarização a partir dos centros intermediários resulta não apenas em um melhor equilíbrio da rede urbana, mas, também, em um favorecimento unilateral para a cidade polarizadora, implicando diretamente na ampliação e dissipação da oferta que pode proporcionar maior demanda, formando um sistema retroalimentador entre todos que participam dessa trama.

A proeminência de Itabaiana, num contexto regional, foi fortificada através do conjunto de fixos e funções dispostas no seu tecido urbano juntamente com as singularidades dos centros locais que perfazem a sua hinterlândia. A disposição e interconexão desses elementos incidiram no movimento que perfaz essa trama urbana em que prevalece nessa circunscrição a preponderância do centro intermediário mencionado, cuja área de influência demonstra a sua importância dentro do subsistema urbano de Aracaju.

## REFERÊNCIAS

- ALVES, Flamarion Dutra. Notas Teórico-Metodológicas entre Geografia Econômica e Desenvolvimento Regional. In: **V Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional**, 2011, Santa Cruz do Sul - RS. CEPAL 60 anos de Desenvolvimento na América Latina. Santa Cruz do Sul: UNISC, 2011. v. 5.
- AMIM, Samir. Capitalismo, imperialismo, mundialización. In: **Resistências mundiales [De Seattle a Porto Alegre]**. Buenos Aires: CLACSO, 2001. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20100726090520/seoane.pdf> Acesso em 19 de ago. 2012.
- AMIM, Samir. **Os desafios da mundialização**. Tradução. Ivo Storniolo. São Paulo: Ideias & Letras, 2006.
- AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. Distribuição espacial do emprego e do produto industrial na década de 90: possibilidades atuais para a sua investigação. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Orgs.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 337-393
- ARROYO, Maria Mônica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPÓSITO, Eliseu Savério; SPÓSITO, Encarnação B.; SOBARZO, Oscar. **Cidades Médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- BARCELLOS, Tanya M. JARDIM, Maria de Lourdes de. Movimentos pendulares no Rio Grande do Sul: um foco sobre as aglomerações urbanas 2. In: **XVI ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS**, 15. Caxambú-MG, 2008. Disponível em: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008\\_1153.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008_1153.pdf) Acesso em 24 de abr. 2016.
- BARROS, Maria Cristina Lanza de. **A História da disciplina de Geografia nas décadas de 1930 e 1940: expressão da fisionomia do Estado**. Campo Grande: UFMS, 2000 (Dissertação de Mestrado, 174 p.)
- BATTEN, DAVID (1995): Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21th Century. In: **Urban Studies**, vol.32, nº2, p.313-237. Disponível em: [http://www.des.ucdavis.edu/faculty/handy/LUT\\_seminar/Readings/Network\\_cities.pdf](http://www.des.ucdavis.edu/faculty/handy/LUT_seminar/Readings/Network_cities.pdf) acesso de 16 de mar de 2015.
- BELLET SANFELIU, Carmen. Del concepto Ciudad Media al de Ciudad Intermedia em los tempos de laGlobalización. In:BELLET SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Encarnação Beltrão. **LasCiudades Medias o Intermedias em um Mundo Globalizado**. Lleida: Edicions de laUniversitat de Lleida, 2009.

BENKO, Georges. Mundialização da Economia, Metropolização do Mundo. **Revista do Departamento de Geografia**. São Paulo, v.15, 2002. p 45–54. Disponível em: <http://citrus.uspnet.usp.br/rdg/ojs/index.php/rdg/issue/view/7> Acesso em 13 de Nov. 2012.

BERNARDES, Júlia Adão. Mudança técnica e espaço: proposta de investigação. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo C. da C. e CORRÊA, Roberto .L. **Geografia Conceitos e Temas**. 7ª. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

BERRY, Brian J. L. **Geografía de los Centros de Mercado Y Distribución al por Menor**. 1ªed. Barcelona: Editorial Vicens-vives, 1971.

BISPO, José de Almeida. **Itabaiana, nosso lugar: quatro séculos depois**. Aracaju: Infographics, 2013.

BITOUN, Jan; FERNANDES, Ana Cristina;; ARAÚJO, Tânia Bacelar de; MIRANDA, Livia **Tipologia das cidades brasileiras** Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia. **Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas**. 1972.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Atenção Básica. **Política Nacional de Atenção Básica**. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Atenção Básica. – Brasília : Ministério da Saúde, 2012 Disponível em: <http://189.28.128.100/dab/docs/publicacoes/geral/pnab.pdf> acesso em 15 de abr de 2015.

BRASIL. **Habilitação Pronatec**. Ministério da Educação, 2014. Disponível em: [http://sitesistec.mec.gov.br/images/arquivos/pdf/manual\\_habil\\_pronatec\\_250714.pdf](http://sitesistec.mec.gov.br/images/arquivos/pdf/manual_habil_pronatec_250714.pdf) Acesso em 04 de mar de 2016.

BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo**. Tradução Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

BRITO Fausto Alves de; PINHO, Breno Aloísio T. Duarte de. **A dinâmica do processo de urbanização no Brasil, 1940-2010**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. Disponível em: <http://cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20464.pdf> Acesso em 15 de outubro de 2013.

BRUMES, Karla Rosário. **Redes em espaços migratórios: Uberlândia - MG**. Presidente Prudente: UNESP, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2010. 276 f. Tese (doutorado). Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/105093> Acesso em 17 de abr de 2016.

CACCIAMALI, Maria Cristina.. Globalização e processo de informalidade. In: **Economia e Sociedade**. UNICAMP, São Paulo, v. 2000, n.julho, p. 153-175, 2000. Disponível em: <http://www.eco.unicamp.br/docdownload/publicacoes/instituto/revistas/economia-e-sociedade/V9-F1-S14/06-Cacciamali.pdf> Acesso em 17 de abr de 2015.

CAMARANO, Ana Amélia; BELTRÃO, Kaizô Iwakami. **Distribuição espacial da população brasileira: mudanças na segunda metade deste século**. Textos para discussão



do IPEA. Rio de Janeiro: IPEA, 2000. N. 766. 28p. Disponível em:  
[http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td\\_0766.pdf](http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0766.pdf) Acesso 24 de out de 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O lugar e as práticas cotidianas. In: GONÇALVES, Neyde Maria Santos; SILVA, Maria Auxiliadora; LAGE, Creuza Santos. **O lugar do mundo. A globalização dos lugares**. Salvador: UFBA (Departamento de Geografia, Mestrado em Geografia), 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A reprodução do espaço urbano**. 1ª ed. São Paulo, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, Diana de Mendonça de. **Comercialização de hortifrutigranjeiros em Itabaiana-SE**. São Cristóvão, 2010 (Dissertação de Mestrado 229 f).

CARVALHO, Vlademir Souza. **Vila de Santo Antonio de Itabaiana**. Gráfica editora J. Andrade Ltda., 2009.

CASTELLO BRANCO, M. L. Cidades Médias no Brasil. In: SPOSITO, E. S; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Orgs.) **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 245-277.

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia Urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias**. Presidente Prudente: UNESP, 2012 (tese de Doutorado, 227 p).

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. 4ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

CNT. **Boletim estatístico CNT**, jul. 2016. Brasília: CNT: 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. Contribuição ao estudo da área de influência de Aracaju. . **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.27, n 2. p. 233-28, 1965.  
[biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201965%20v27\\_n2.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201965%20v27_n2.pdf) Acesso 18 de junho de 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato Interações Espaciais. In. CASTRO, I. E.. GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (Org.) **Explorações Geográficas**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de Cidade média. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes Geográficas: reflexões sobre um tema persistente. In: **Cidades** Vol. 9, No 16, p. 199-218, 2012. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/issue/view/189> Acesso em: 17 de abr de 2016.

COSTA, E. M. da. Cidades Médias: Contributos para sua definição. **Revista Finisterra**, Lisboa, ano 37, v. 47, p. 101-128, 2002. Disponível em: <http://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/1592/1289> Acesso em 18 de novembro de 2014.

DANTAS, José Ibarê Costa. (1987). **História de Sergipe: República (1889 – 2000)**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2004.

DAMIANI, Amélia Luisa. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, Amália I.G. de; ARROYO, Mónica; e SILVEIRA, María L.. (Org.). **América Latina: cidade, campo e turismo**. 1.ªed.São Paulo e Buenos Aires: Universidade de São Paulo e Clacso, 2006, v. 2.º, p. 135-147. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/08damiani> Acesso em: 07 de outubro de 2013.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2004.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano II, n.14, abr.1944. p.141-148. Disponível em: [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/19/bg\\_1944\\_v2\\_n14\\_maio.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/19/bg_1944_v2_n14_maio.pdf) Acesso em 15 de outubro de 2014.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano II, n.15, jun.1944. p.299-309. Disponível em: [http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?http=1&u=biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/19/bg\\_1944\\_v2\\_n15\\_jun.pdf](http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?http=1&u=biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/19/bg_1944_v2_n15_jun.pdf) Acesso em 15 de outubro de 2014.

DIAS, Leila Christina .Os Sentidos da Rede: Notas para Discussão. IN: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. **Redes, Sociedades e Territórios**. 2ª ed. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007.

DINIZ, José Alexandre Felizola. A zona de influência de Aracaju. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.31, n 3, p. 103-150, 1969. Disponível em: [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201969%20v31\\_n3.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201969%20v31_n3.pdf) Acesso em 18 de junho de 2009.

DIEESE. **Boletim de Conjuntura**. n. 7. Junho de 2016. Disponível em: <http://www.dieese.org.br/boletimdeconjuntura/2016/boletimConjuntura007.pdf> Acesso em 08 de ago de 2016.

DOMÈNECH, Rafael Boix. Redes de Ciudades y Extenalidades. (Tese de Doutorado). Barcelona: Universitat Autònoma, 2003. Disponível em:

<http://www.tesisenred.net/handle/10803/3995;jsessionid=B15E72FA54CD7288B49241F222B33818.tdx1> Acesso em jan de 2016.

DUARTE, Aluizio Capdeville. Aracaju e sua região. **Boletim Geográfico**. Rio de Janeiro, ano 30, n 220, p. 3 – 129, 1971. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/boletimgeografico/Boletim%20Geografico%201971%20v30%20n220.pdf>. Acesso em 18 junho de 2009.

ENDLICH, Angela Maria. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades**. São Paulo: UNESP, 2009.

FERRAZ, Ana Emília de Quadros. **O espaço em movimento: o desvelar da rede nos processos sociotécnicos do sistema de saúde de Vitória da Conquista – Bahia**. São Cristóvão –SE, Universidade Federal de Sergipe, 2009 (Tese de Doutorado).

FIRMINO, P. C. S. **Arapiraca/AL e Itabaiana/SE – a feira livre como gênese e desenvolvimento de dois centros regionais do Interior do Nordeste Brasileiro**. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Dissertação (Mestrado) 316 f. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-23032016-133946/en.php> Acesso em ago de 2016.

FRANÇA, Francisco Pedro Pinheiro e estudo do **Sistema de transporte público alternativo e complementar – stpac – de Feira de Santana**. Universidade Estadual de Feira de Santana 2010 (monografia de Bacharelado em Engenharia Civil).

FRANÇA, Vera Lúcia Alves. **Aracaju: estado e metropolização**. Aracaju: UFS, 1999.

FREITAG, Bárbara. **Teorias da cidade**. Campinas, SP: Papirus, 2006.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**, 32ª. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2005.

GAUDEMAR, Jean Paul. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Editorial, 1976.

GEORGE, P. **Geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1983.

GODOY, A.S. A Pesquisa qualitativa e sua utilização em administração de empresas. **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo, v.35, n.4, p. 65-71, jul./ago. 1995.

GONZÁLEZ, José Guadalupe Rivera. Globalización y desarrollo de ciudades medias em el centro-norte de México. In: BELLET SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Encarnação Beltrão. **Las Ciudades Medias o Intermedias em um Mundo Globalizado**. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 2009.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios Alternativos**. São Paulo: Contexto, 2006.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da desterritorialização: Do fim dos territórios a multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. 21. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011.

IBGE. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972. 110 p.

IBGE. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987. 212 p.

IBGE. **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 230 p.

IBGE. **Pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros**. IBGE, 2001.

IBGE. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

IBGE. **Redes e Fluxos do Território – Gestão do Território**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

IBGE. Estudos e análises - informação demográfica e socioeconômica -**Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil**. OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto de; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. (orgs.). Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

JARDIM, Antonio de Ponte. Algumas reflexões sobre o estudo das migrações pendulares. In: **V Encontro Nacional Sobre Migração**. Campinas, SP.: ABEP - Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 2007. Disponível em: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/5EncNacSobreMigracao/mesa\\_04\\_alg\\_ref\\_sob.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/5EncNacSobreMigracao/mesa_04_alg_ref_sob.pdf) Acesso em 17 de mar de 2016.

JOHNSON, James H. **Geografia Urbana**. Barcelona: Oikos-tau, 1974.

KRAFTA, Romulo. Urbanimetria Básica: Relações Críticas Entre Domicílios E Sistema De Serviços. In: PALMA, Niara Clara. **Sistemas urbanos e regionais : modelagem, análise espacial e desenvolvimento**. Vol.1. Santa Cruz do Sul : EDUNISC, 2013. Disponível em: Acesso em 13 de agosto de 2014.

LENCIONE, Sandra. O processo de metropolização do Espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCIFFER, Sueli Ramos (org.). **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: HUCITEC, FAPESP, 2004.

LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. **Geographia**. Rio de Janeiro, v. 03, n. 6, p. 7 – 17, 2001. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/issue/view/7> Acesso em 10 de dez. de 2010.

LIMA, Ana Carolina da Cruz; SIMÕES, Rodrigo Ferreira. **Teorias do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica no pós-guerra: o caso do Brasil** /. - Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG - TD nº 358, 2009 (Texto para Discussão). Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20358.pdf> Acesso 15 de agosto de 2014.

LYRA, Diego Mendes. **A crise econômica e o mundo do trabalho**. João Pessoa – PB: UFPB/CCSA, 2009. (Dissertação de Mestrado). Disponível em: <http://tede.biblioteca.ufpb.br/bitstream/tede/5039/1/arquivototal.pdf> Acesso em 17 de abril de 2016.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

MAIA, Rafael de Amaral. **Uma Análise do Transporte de Baixa Capacidade como Alternativa para inclusão social – Estudo de caso Bangu**. Rio de Janeiro – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2009 (Dissertação de Mestrado). Disponível em: [http://www.pet.coppe.ufrj.br/index.php/producao/teses-de-dsc/cat\\_view/47-teses-de-dsc?start=50](http://www.pet.coppe.ufrj.br/index.php/producao/teses-de-dsc/cat_view/47-teses-de-dsc?start=50) Acesso em 17 de abril de 2015.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres (Org.). **El rostro urbano de América Latina**. Buenos Aires: Clacso, 2004.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: Alternativas para a crise urbana**. 3. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

MARTINE, George. **A redistribuição espacial da população brasileira durante a década de 80**. Textos para discussão do IPEA. Rio de Janeiro: IPEA. 1994. n. 329. 46 p. Disponível em [http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td\\_0329.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0329.pdf) Acesso em 13 de abr de 2016.

MATOS, Ralfo. Das grandes divisões do Brasil à idéia do urbano em rede tripartite. In: MATOS, Ralfo (org.). **Espacialidades em rede: população, urbanização e migração no Brasil contemporâneo**. Belo Horizonte: C/Arte, 2005.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana : um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista**. Presidente Prudente, 2013 305 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Disponível em: [http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/105090/miyazaki\\_vk\\_dr\\_prud.pdf?sequence=1](http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/105090/miyazaki_vk_dr_prud.pdf?sequence=1) Acesso em 17 de abr de 2015.

MOURA, Rosa, BRANCO, Maria Luisa G. C., FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. **Movimento Pendular e Perspectivas de Pesquisas em Aglomerados Urbanos**. São Paulo em Perspectiva. vol. 19 , n. 4, 2005. Disponível em:< [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010288392005000400008&script=sci\\_arttext&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010288392005000400008&script=sci_arttext&tlng=pt) >. Acesso em abr. 2016.

OLIVEIRA JR., Gilberto. Redefinição da centralidade urbana em cidades médias. **Sociedade & Natureza** (UFU. Online), v. 20, n 1. p. 205-220, 2008. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/9357> acesso em 06 de 06 de 2015.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; FURTADO, Bernardo Alves. **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces**. Brasília : Ipea, 2011. 490 p.

PINHO, B. A. T. D.; BRITO, F. A. Local de residência e local de trabalho na RMBH: uma análise comparada entre os anos de 1980 e 2010. In: **XVI Seminário sobre a Economia Mineira**, 2014, Diamantina, 2014. Disponível em: <http://diamantina.cedeplar.ufmg.br/2014/site/arquivos/local-de-residencia-e-local-de-trabalho-na-rmbh.pdf> Acesso em 18 de jan de 2016.

PONTES, Beatriz Soares . As mudanças no processo produtivo capitalista e suas repercussões nas cidades médias nordestinas. In: SPÓSITO, Eliseu Savério; SPÓSITO, M. Encarnação

Beltrão; SOBARZO, Oscar. **Cidades Médias: produção do espaço urbano e regional**. 1ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006. P.327 -346.

PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

PRED, Allan. **Sistemas de cidades em economias adiantadas**. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1979.

REDÓN, Sergio Moreno. **Análisis teórico y aproximacións práctica a las relaciones entre ciudad y comercio: el caso de la producción, venta y consumo de libros em Barcelona**. Universitat de Barcelona, 2011 (tese de doutorado).

Revista de Saúde Pública. **Programa Saúde da Família**. Departamento de Atenção Básica, Secretaria de Políticas de Saúde. v. 34, n. 3, Junho 2000 (p 316-319).

RUIZ, C. H; VÁSQUEZ, F. A; FERNÁNDEZ, M. H. Transformaciones urbanas em la ciudad de Chillán, Chile. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília**. São Paulo: Expressão Popular, 2012.

SANTIAGO, M. M. S. **Areia Branca: espacialidades e interações na rede urbana de Sergipe**. São Cristóvão, 2011. 162 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Núcleo de Pós-Graduação em geografia, Universidade Federal de Sergipe. 2011.

SANTOS, Ana Rocha. **O desvelar das contradições do modelo de descentralização: as interfaces escalares na conformação do sistema único de Saúde em Sergipe**. Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2008 Tese (Doutorado).

SANTOS, Maria Nele dos. **A Vila de Santo Antônio e Almas de Itabaiana no século XIX (1850 – 1888)**. Campinas, 1984. 154f. Dissertação de Mestrado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

SANTOS, Janio. A natureza contraditória da urbanização em um contexto de maior complexidade na produção das cidades baianas. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; Henrique, Wendel. (orgs.) **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010.

SANTOS, Milton. Crescimento nacional e nova rede urbana: o exemplo do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 29, n.4, p. 78-92, 1967. Disponível em :[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201967%20v29\\_n4.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201967%20v29_n4.pdf) Acesso em 17 de agosto de 2011.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

SANTOS, Milton Involução Metropolitana e economia segmentada. O caso de São Paulo. In Ana Clara Torres Ribeiro e Denise B. Pinheiro Machado (Org) **Metropolização e rede urbana: perspectivas dos anos 90**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 1990.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 2ªed. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço. Técnica e tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 5ª Ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SANTOS, Milton. **O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania**. São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço. Técnica e tempo. Razão e Emoção**. 4ªed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, Milton. **Por outra Globalização: do pensamento único à consciência universal**. 20 ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SERGIPE. **Deliberação 056/2012** Disponível em:  
<http://u.saude.gov.br/images/pdf/2015/janeiro/06/resolucao-se.pdf> Acesso em 23 de maio de 2016.

SERPA, Angelo. As redes socioespaciais, os modos de comunicação o enredo do lugar. IN: SILVA, Catia Antonia; CAMPOS, Adrelino (orgs.). **Metrópoles em Mutação: dinâmicas territoriais, relações de poder e vida coletiva**. Rio de Janeiro: Revan: FAPERJ, 2008.

SIMÕES, Rodrigo; AMARAL, Pedro V. Interiorização e Novas Centralidades Urbanas: Uma Visão Prospectiva para o Brasil. In: **Revista Economia**, Brasília, v. 12, p. 1-20, 2011. Disponível em: [http://www.anpec.org.br/revista/vol12/vol12n3p553\\_579.pdf](http://www.anpec.org.br/revista/vol12/vol12n3p553_579.pdf) Acesso em 17 de abril de 2015.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. **Formação**, Presidente Prudente, n.6, p. 55-63, 1999. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/viewFile/1167/1168> Acesso 15 de março de 2014.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Pequenas e médias cidades: um estudo sobre as relações socioespaciais nas áreas do cerrado em Minas Gerais. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SOBARZO, Oscar. Passo Fundo: uma cidade média do Sul do Brasil na encruzilhada das horizontalidades e das verticalidades. In: BELLET SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Encarnação Beltrão. **Las Ciudades Medias o Intermedias em um Mundo Globalizado**. Lleida: Edicions de laUniversitat de Lleida, 2009.

SOUZA, Diana Cecília de. **As territorialidades flexíveis do transporte alternativo na cidade do Recife: os fluxos das kombis e vans entre a av. Caxangá e o Bairro de Boa Viagem**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2006. 177f.

SOUZA, Eliane Santana; SILVA, Patrícia da. Perfil socioeducacional e identidade do feirante de Itabaiana-Se. In: **Psicologia &m foco**, Aracaju, Faculdade Pio Décimo, v. 2, n. 1, jan./jun. 2009. Disponível em:

<http://periodicos.piodecimo.edu.br/online/index.php/psicologioemfoco/article/view/31/42>  
Acesso em 23 de abr de 2016.

SOUZA, Fernando Antonio Santos de. **Formação, movimento e descompasso da rede urbana de Sergipe**. Tese (Doutorado em Geografia) – UFS, São Cristóvão, 2008.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 5ªed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

SPÓSITO, Eliseu. **Geografia e filosofia: Contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: Editora da UNESP, 2004.

SEVCENKO, Nicolau. **A corrida para o século XXI: no loop da montanha russa**. (Cord): SOUZA, Laura de Mello e; SCWARCZ, Lilia Motriz. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

TRINDADE, Gilmar Alves. **Aglomerção Itabuna-Ilhéus: Cidade, região e rede urbana**. São Cristóvão, 2011. Tese (Doutorado em Geografia) Núcleo de Pós-Graduação em geografia, Universidade Federal de Sergipe. 2011.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

VASCONCELOS, Valtemira Mendes. **Migração e pendularidade**: as consequências de atração da população para o município de Toritama. Dissertação/Mestrado. Recife: 2012. Disponível em:

[http://repositorio.ufpe.br/bitstream/handle/123456789/10926/\\_\\_\\_Disserta%C3%A7%C3%A3o%20vers%C3%A3o%20final%20Valtemira.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufpe.br/bitstream/handle/123456789/10926/___Disserta%C3%A7%C3%A3o%20vers%C3%A3o%20final%20Valtemira.pdf?sequence=1&isAllowed=y) Acesso em 24 de abr de 2016.



## APÊNDICES



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**Título da tese:**

**INTERAÇÕES ESPACIAIS DA CIDADE DE ITABAIANA NO  
SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU**

**ARACAJU**

**Itabaiana, 2015**

**APÊNDICE A**

**Entrevista – Cooperativa de Transporte Regulamentado de Passageiros**

**Localidade:** \_\_\_\_\_ **Data:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

1 – Qual o ano de fundação da cooperativa e o ano que foi regulamentado pelo DER?

\_\_\_\_\_

2 – No início da cooperativa havia quantos carros?

\_\_\_\_\_

3 – Onde se localiza a sede da cooperativa?

\_\_\_\_\_

4 – Qual a quantidade de cooperados no início da fundação e atualmente?

\_\_\_\_\_

5 – Local de residência dos cooperados?

\_\_\_\_\_

6 - Qual a quantidade de contratados?

\_\_\_\_\_

7 - Qual o dia que tem maior fluxo de passageiros?

\_\_\_\_\_

8 – Qual é o horário que tem mais passageiros?

\_\_\_\_\_

9 – Qual a quantidade de carros que circulam atualmente com direção à Itabaiana?

\_\_\_\_\_

10 – O número de passageiros aumentou ou diminuiu nos últimos anos? quais fatores contribuíram?

---

11 – Quais são os maiores problemas que dificultam a ampliação desse tipo de transporte?

---

12 – Os transportes não regulamentados como vans, kombis e táxis lotação geram concorrência ?

13 – Qual o tempo de viagem por cidade?

---

14 – A cooperativa tem pretensão de criar linhas para outras cidades? Quais? A partir de quando? Por quê escolhe essas cidades?

---

15. Quantidade de viagens realizadas diariamente:

<b>horário</b>	<b>Dias da semana</b>	<b>Cidade de origem</b>	<b>Cidades de conexão</b>	<b>Cidade de destino final</b>
	Domingo			
	Segunda-feira			
	Terça-feira			
	Quarta-feira			
	Quinta-feira			
	Sexta-feira			
	Sábado			



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**Título da tese:**

**INTERAÇÕES ESPACIAIS DA CIDADE DE ITABAIANA NO  
SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU**

**APÊNDICE B**

**Localidade:** \_\_\_\_\_ **Data:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Entrevista – Cooperativas de táxis**

1. Nome da cooperativa.

\_\_\_\_\_

2 – Local de origem da cooperativa

\_\_\_\_\_

2 -Data de fundação da cooperativa:

\_\_\_\_\_

3. Qual a quantidade de cooperados no ano da fundação e o atual ?

\_\_\_\_\_

4. Todos cooperados residem em no município de origem da cooperativa?

( ) Sim

( ) Não

5. – Qual a faixa etária dos cooperados?

\_\_\_\_\_

6 – Quais os principais motivos para se tornar um cooperado?

\_\_\_\_\_

7 -Quais os critérios para fazer parte da cooperativa?

\_\_\_\_\_

8 -. Existe muita desistência dos cooperados? Qual o principal motivo de desistência?

\_\_\_\_\_

9 - Todos os carros da cooperativa só têm o itinerário direcionado pra Itabaiana?

\_\_\_\_\_

10 – Os cooperados tem planos de transportar passageiros da cidade de origem pra outra cidade, a exemplo de Aracaju?

---

11 – Quais são os principais problemas enfrentados pelos cooperados?

---

12 – Qual a média de viagens diárias feitas por cada cooperado?

---

13- Quais os dias que têm maior número de passageiros?

---

14 – Qual o horário que tem maior número de passageiros?

---

15 – Qual o valor da passagem?

---

16 – Além de ser taxista, os cooperados têm outra profissão?

---

17 – O valor médio da renda mensal obtida pelo transporte de passageiros é de:

- ( ) Menos de um salário mínimo
- ( ) Entre um salário e dois salários mínimos
- ( ) Acima de dois salários
- ( ) outro valor

18 – Qual o grau de escolaridade dos cooperados

---

19 – Existe algum tipo de problema devido aos órgãos fiscalizadores?

---

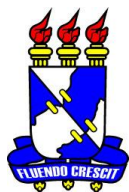
20 – As cooperativas de transporte regulamentado de passageiros geram concorrência?

Observações:

---

---

---



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**Título da tese:**

**INTERAÇÕES ESPACIAIS DA CIDADE DE ITABAIANA NO  
SUBSISTEMA URBANO DE ARACAJU**

**Itabaiana, 2016**

**APÊNDICE A**

**Questionário – Migrantes pendulares que adquirem bens e serviços  
Trabalho de Campo**

**Data:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**1 - Município em que reside:**

\_\_\_\_\_

(...)zona urbana      (...) zona rural nome do povoado\_\_\_\_\_

**2 - Grau de escolaridade:**

- ( ) Analfabeto      ( ) Fundamental incompleto      ( ) Fundamental completo  
( ) Médio      ( ) Superior      ( ) Pós-graduação

**3 - Qual o motivo de está nesta cidade hoje?**

- ( ) Trabalhar (em que?)

\_\_\_\_\_

- ( ) Estudar (qual série? – se for nível superior ou ensino técnico dizer o curso)

\_\_\_\_\_

- ( ) Lazer (qual o tipo?)

\_\_\_\_\_

- ( ) Fazer compras (roupas, itens para casa, alimentos, remédios, móveis, outro)

\_\_\_\_\_

- ( ) Atendimento médico (qual a especialidade médica?)

\_\_\_\_\_

- ( ) Visitar familiares e/ou amigos \_\_\_\_\_

**4 – Qual a quantidade de vezes que vem a Itabaiana**

- ( ) 6 vezes por semana  
( ) 5 vezes por semana  
( ) 1 vez por semana

- ( ) A cada quinze dias
- ( ) 1 vez por mês
- ( ) Outro \_\_\_\_\_

**5 – Quais os motivos para você escolher bens e serviços nesta cidade**

- ( ) Menor preço
- ( ) Maior quantidade de estabelecimentos
- ( ) Mais variedade dos produtos
- ( ) Distância entre a sua cidade e esta cidade
- ( ) Outro \_\_\_\_\_

**6. Onde adquire os seguintes bens e serviços?**

Alimentos \_\_\_\_\_

Calçados e roupas \_\_\_\_\_

Remédios \_\_\_\_\_

Eletrodomésticos. \_\_\_\_\_

Material escolar \_\_\_\_\_

Móveis \_\_\_\_\_

Consultas médicas e exames \_\_\_\_\_

**7 – Quando faz compras em Itabaiana, frequenta:**

- ( ) feira
- ( ) lojas
- ( ) supermercados

**8 – Caso faça compras na feira, quais produtos costuma comprar:**

- ( ) carnes
- (...) frutas, verduras e legumes
- (...) cereais (farinha, feijão, etc)
- (...) móveis
- (...) utilidades domésticas (panelas, vasos plásticos)
- (...) roupas e calçados
- (...) confecções domésticas (toalhas cobertores, mosquiteiros, redes, etc)
- (...) outros \_\_\_\_\_

**9- No município em que mora tem todos os produtos que precisa comprar?**

(...)sim

(...) não

Na sua opinião qual tipo de bens deveria ser ofertado no comércio?

\_\_\_\_\_

**10 - No município em que mora tem todos os serviços médicos ou de educação que precisa usar?**

(...)sim

(...) não

Na sua opinião qual tipo de bens deveria ser ofertado no comércio?

\_\_\_\_\_

**11 - Qual o meio de transporte que mais utiliza pra se deslocar a Itabaiana?**

☐ Próprio☐ Táxis☐ Vans☐ Ônibus☐ Outro \_\_\_\_\_

**12 – Qual a sua opinião sobre o meio de transporte que utiliza?**

Confortável ☐ sim ☐ nãoValor da passagem ideal ☐ sim ☐

não

Seguro ☐ sim ☐ não

**13 – Geralmente qual o tempo de espera pelo transporte?**

☐ menos de 15 minutos☐ entre 15 e 30 minutos☐ mais de 30 minutos

**14 – Qual o meio de transporte melhor pra se deslocar da sua cidade a Itabaiana**

☐ Próprio☐ Táxis☐ Vans☐ Ônibus☐ Outro \_\_\_\_\_

Por que? \_\_\_\_\_

**15 – Alguma vez precisou comprar algum produto ou serviço (médico, educacional, dentre outros) que não tinha em Itabaiana?**

☐ sim ☐ não

Qual? \_\_\_\_\_

Observações: \_\_\_\_\_